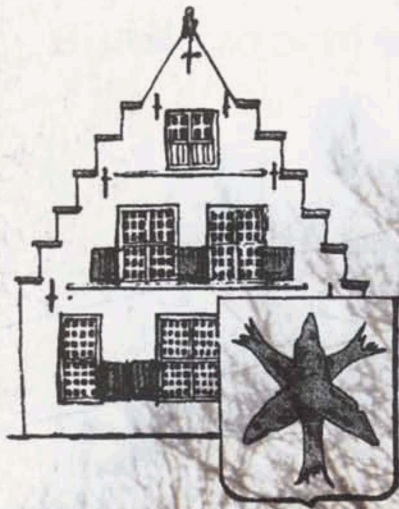
juli - september 2007 *prijs los nummer € 5,-*



"DE KLINK"

kwartaaluitgave van

GENOOTSCHAP "OUD ZANDVOORT"

Herinneringen aan de tram

Bij de voorplaat

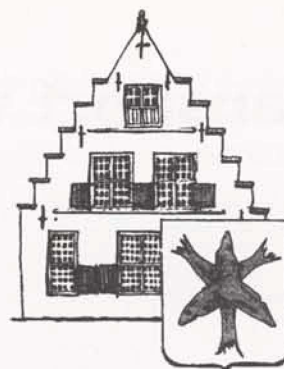
"DE KLINK"

Kwartaaluitgave van

GENOOTSCHAP

"OUD ZANDVOORT"

27e jaargang, nummer 107





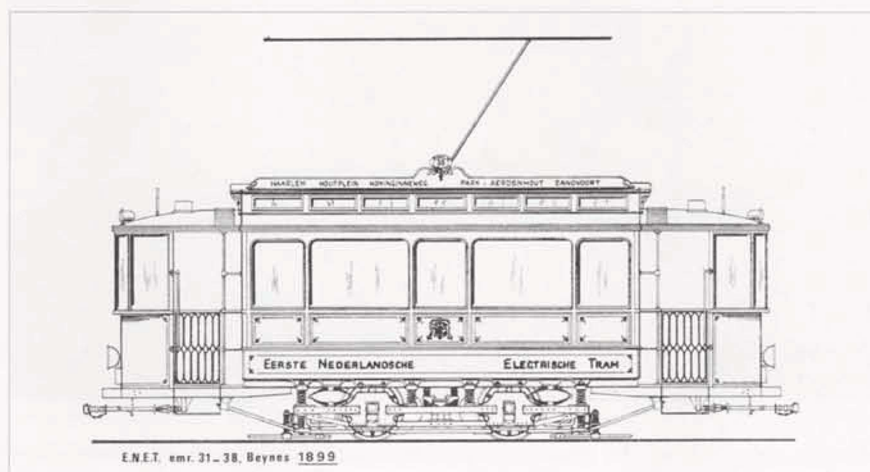
Begin april 1957. Het Tramplein maakt zich op voor het voorjaar. Op de achtergrond het gebouwtje van de stichting Touring Zandvoort; daarvoor de typische kruismast met de vlaggen van Zandvoort en Nederland in top. Foto: L. Albers.

Bij de voorbereiding van deze bijzondere uitgave heb ik honderden foto's gezien. Maandenlang reden de trams voor mijn ogen af en aan, soms met nadruk op de techniek, dan weer op het landschappelijk schoon of de ontwikkeling van dit middel van vervoer.
Eén foto trok in het bijzonder mijn aandacht. Daar bleef ik naar kijken, omdat het beeld mijn geheugen stimuleerde en veel herinneringen boven bracht.
Dít is de omslag van de komende Klink, dacht ik toen. Ik zocht namelijk naar een andere invalshoek: de tram zoveel mogelijk in een Zandvoorts perspectief, maar vooral ook de sfeer eromheen en veel aandacht voor mensen.

En daarom hoop ik, dat deze uitgave een welkome aanvulling zal zijn op de vele, prachtige boeken, die reeds over het onderwerp tram verschenen zijn.

Peter Bluijs

Vijftig jaar na het afscheid van de tram

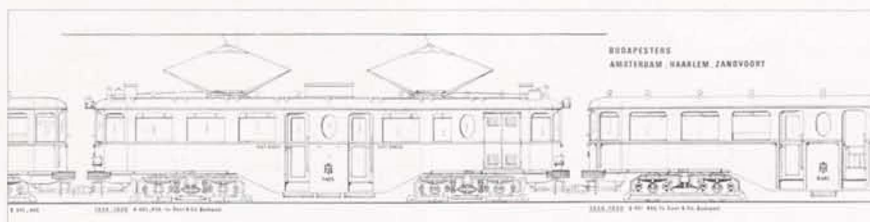


Augustus 1957

Hoe was het ook alweer?
De wereld was nog overzichtelijk: je had het Westen en het IJzeren Gordijn, je had arm en rijk, je had katholiek en protestant, de wereldleiders waren Eisenhouwer, Chroetsjov, Adenauer, de Gaulle, Nehroe, Soekarno en wij hadden vadertje Drees. De eerste Spoetnik moest nog gelanceerd worden.
Brigitte Bardot en Norman Wisdom waren de sterren op het witte doek en Oliver Hardy ("de dikke") overleed op 65-jarige leeftijd.
Voor Nederland maakte Wim van Est furore in de Tour de France en hier hielden wij ons bezig met de vraag of we nu op kolen moesten blijven stoken of toch moesten overstappen op olie en stonden we aan de vooravond van de opening van de Velsertunnel.
In Zandvoort werden - toen al grootse – plannen gepresenteerd voor een Kurort aan de kop van de Zeestraat. Kosten: 3 miljoen gulden (daar koop je in deze euro-tijd nog nauwelijks een villa voor op de zuid-boulevard). En …….onze onvolprezen tram bracht ons naar Haarlem en verder.

Veel van onze lezers hebben nog met de blauwe tram gereisd. Eind augustus is het vijftig jaar geleden dat vanuit

(lees verder op pagina 4)



Transport vóór 1881

Door Ger Cense



Bij een terugblik op die ouwe "blauwe" komt automatisch de vraag naar voren, hoe het vervoer van personen en goederen in vroeger dagen plaatsvond, nog voordat de treinverbinding in 1881 was aangelegd. Was er wel vervoer en wat voor soort van vervoer dan?

Uit de ons thans ter beschikking staande gegevens en prenten kunnen we wel het één en ander voorzichtig concluderen. Op de oude prenten van aangespoelde walvissen, cachelotten en andere potvissen zien we de nodige rijtuigen om het kadaver heen staan met meestal deftige personages. Het bezit van een paard met een koets was een kwestie van stand. Aan het bezit van één of soms wel meerdere paarden en koetsen kwamen alleen de zeer welgestelden toe. Het reizen per trekschuit, diligence of postkoets was voor hen uit den boze. Zij die niet werkten waren niet alleen rijk, maar onderscheidden zich op duidelijke wijze van de werkende stand en leidden een leven waar de mindere stand nooit aan toekwam. Hij of zij ging bijvoorbeeld op deftige wijze op reis, zodat iedereen kon zien dat het hier een heer of dame van hoge komaf betrof. In het eenvoudige en arme Zandvoort was de schelpenkar of zijn voorganger, een soort boerenwagen, het vervoermiddel. Buiten de koetsen van de welgestelden zal er niet veel ander personentransport geweest zijn in de 16e eeuw.

Er waren twee verbindingen van Zandvoort met het achterland, waarvan de eerste werd gevormd door het "vispad" of "visserspad". Dit werd gebruikt door de vislopers (zowel mannen als vrouwen werden in Zandvoort zo genoemd) die de gevangen vis van het Zandvoortse strand naar Haarlem brachten om daar uit te venten. Het was dus de "benenwagen" die daar gebruikt werd. De tweede verbinding was een zandweg, een karrenspoor in het zand, in oostelijke richting naar Aerdenhout, die aansloot op verharde wegen. Dit was ook de verbinding met de Leidsche Vaart, waarlangs de afvoer van de schelpen plaatsvond en ook wel de aanvoer van koeien voor de slacht. Ook het strand moet als noord-zuid-verbinding van betekenis zijn geweest, zowel voor de koetsen als voor hen die te voet gingen. De in 1631 vermelde aanwezigheid van de - toen al - als oudst bekendstaande herberg "Het Claverbladt" doet vermoeden, dat er in die periode al behoefte was aan overnachtingen. Uit de omschrijving zou men kunnen opmaken dat deze herberg een voorloper van hotel Driehuizen geweest zou kunnen zijn. Deze herberg werd als volgt omschreven:





Een schoon huijs, wel versien met verscheijdene camers ende, met sijn erve ende werve, staende ende leggende opte hoeck van de Kerckstraat, daar het "Claverbladt" uuijthangt, sijnde een vermaerde oude herberch..

Dat de concurrentie toen ook al op de loer lag als er wat te verdienen viel, blijkt uit een akte van juni 1646 waarin melding gemaakt wordt van nog een andere herberg: "*zijnde de herberge, daer den haes uuijthangt, staende in de Kerkstraat*".

Pas nadat Paulus Loot in 1722 de ambachtsheerlijkheid Zandvoort voor fl. 10.500,- had gekocht van de Staten van Holland lezen we iets over geregeld vervoer. Door zijn toedoen werd er in 1725 een wagenveer op Zandvoort opgericht. De goedkeuring door de Staten van Holland kwam hiervoor pas in 1746. In datzelfde jaar schonk Paulus Loot het gerecht van Zandvoort de somma van fl. 2.703,15 ten behoeve van de verbouwing van de dorpsstal en het voeren van een proces tegen enige voerlieden. Een aantal voerlieden had volgens het reglement het alleenrecht om vrachten van en naar Zandvoort te verzorgen tegen vastgestelde prijzen. Het recht om zogenaamd *onder de bel* te mogen rijden. Ook de vrachten voor de godshuizen, kerk, dorp en vuurboet zouden behoren tot de wagens *onder de bel.*

Door de aanleg van de straatweg, gestart in 1825 en gereed in 1828, gelijk met het Groot Badhuis, kwam Zandvoort echt tot bloei. Het dorp profiteerde van de grote belangstelling van buiten, aanvangende met pleziertochtjes naar het strand. Deze stroom van bezoekers, zowel dagjesmensen als badgasten voor een langere periode, deed het hoofdmiddel van bestaan veranderen. De visserij ging langzaam ten onder en de inkomsten uit het badleven stegen. Nu er een verharde weg was nam de vraag naar vervoer toe. In 1829 werd er vanuit Haarlem een diligencedienst geopend op Zandvoort. Er bestonden al een aantal jaren diligencediensten vanuit Haarlem naar Amsterdam, Alkmaar en Leiden. Haarlem was het knooppunt. De diligence vertrok daarvandaan op werkdagen om half negen en half twee naar Zandvoort. De vertrektijd vanuit Zandvoort naar Haarlem was om elf uur en half vijf. Op zon- en feestdagen was er bovendien de mogelijkheid om vanuit Haarlem om vijf uur en vanuit Zandvoort om half acht af te reizen. De dienstregeling zou, zo werd gezegd, "aan het verlangen van het publiek voldoen." Maar het genieten van een ondergaande zon zat er toen nog niet in, want de diligence bracht u, ook op zon- en feestdagen, voor donker thuis.

Er was echter nog een probleempje. De diligence kon negen personen vervoeren inclusief de voerman. Wanneer er zich meer dan acht personen hadden aangemeld voor de rit, dan moest er een "bijwagen" komen, want de voerman mocht zijn plaats niet afstaan. Het was hem volstrekt verboden zittende op de kap of imperiale de paarden te besturen. Er waren nog meer voorschriften: "*de vellingen der wielen moeten een bij wet voorgeschreven breedte hebben en de postillon is in overeenstemming met zijn instructie: een bekwaam en geschikte persoon, die zich niet aan de drank te buiten gaat en de passagiers met beleefdheid en bescheidenheid bejegent*".

Toch leerde de ervaring dat het reizen met de diligence niet zonder gevaar was. Zo kon het gebeuren dat de paarden niet behoorlijk beslagen of oververmoeid waren en dan weer dat de wagens overvol zaten. Minder erg maar wel vervelend was dat de postiljon vaak zat te slapen, of dat zich een dronken passagier op de diligence bevond; deze moest dan dezelve dadelijk verlaten. Deze problemen deden zich voor op de langere ritten, doch op de lijn Haarlem – Zandvoort had men geen last van hoge bruggen en was de rit kort; binnen een uur moest deze afstand worden afgelegd. De prijs bedroeg 75 cent, inclusief de tol, het drinkgeld voor de postiljon en de bagage van "zeven ponden en vijf onzen". Men ontving een "bewijs" voorzien van het nummer van een plaats. Het vertrek was precies op tijd: bij het slaan van de klok. Roken was toen ook al verboden in het rijtuig, evenals het meenemen van gedroogde vis. Voor het vertrek werden de reizigers geteld en op een lijst vermeld, welke werd overhandigd aan de postiljon. De voerman "*zal de rijtuigen die hij oprijdt met hoorngeschal waarschuwen*".

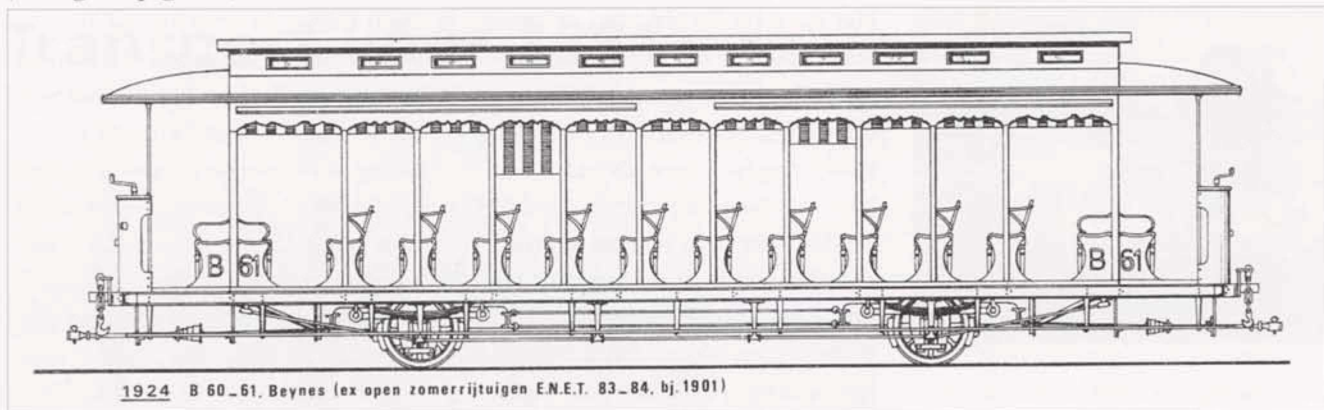
Graag zouden we dat hoorngeschal nog één keer op de Zandvoortselaan willen horen. ◄

Bronnen:

- *Reizen en Pleisteren.*
- *Tot gerief van de reiziger.*
- *Gort met stroop*
- *De Zandvoortse kranten*



(vervolg van pagina 1)



1924 B 60_61. Beynes (ex open zomerrijtuigen E.N.E.T. 83_84, bj. 1901)

Zandvoort de laatste tram vertrok. In dit nummer gaan we terug naar de periode dat ons dorp nog een tramverbinding rijk was.

Bloeiperiode

Na het tijdperk van de grote, statige hotels die aan de happy few, prinsen, prinsessen en zelfs Kaiser Wilhelm II van Duitsland en keizerin Sissi van Oostenrijk onderdak boden, kwam begin twintigste eeuw ook voor ons dorp het massatoerisme op gang. Wat Zandvoort betreft heeft de tram hieraan een substantiële bijdrage geleverd. Aan het eind van de veertiger jaren bereikte het aantal reizigers een hoogtepunt. Ruim tien miljoen (!) passagiers werden vervoerd op het traject Amsterdam - Zandvoort. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat die niet allemaal de badplaats als eindbestemming hadden. Maar toch...... een zeer respectabel aantal.
De goede spoorverbinding met de aanliggende steden heeft ook in hoge mate bijgedragen tot de economische groei van onze badplaats. De Kerkstraat werd qua drukte en reputatie de Zandvoortse Kalverstraat. Ook de NZH voer hier wel bij: in diverse publicaties wordt het tramtraject zelfs de kurk genoemd waarop de NZH dreef.
De grote kracht van de tram was, dat je op vele plaatsen in de stad kon opstappen en dat er elke tien minuten een langs kwam richting de kust. Bovendien was de prijs voor een ritje voor velen betaalbaar.

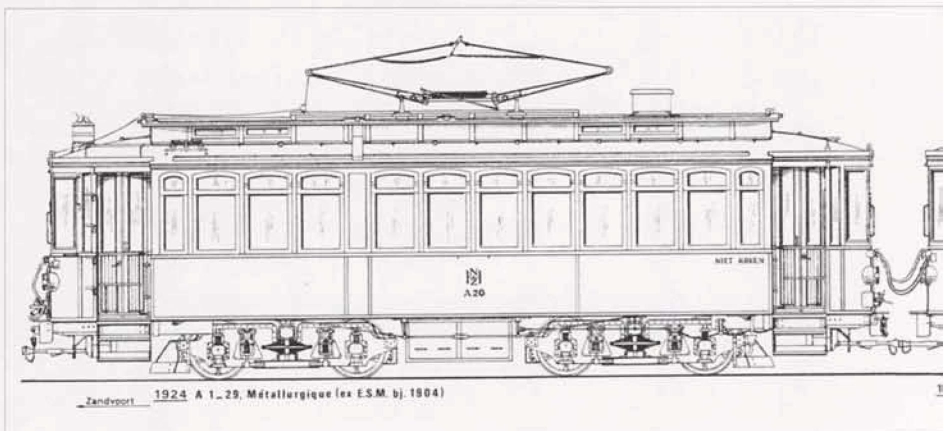
2007

Al vijftig jaar zonder tramverbinding met het achterland. In die tijd is de wereld enorm veranderd. Dankzij vrede en welvaart is dit deel van de wereld "overbevolkt" met auto's. Snelwegen en sluiproutes slibden dicht. Dankzij onze mobiliteit staan we nu bij mooi weer op weg naar de kust stil. Ruim vóór onze badplaats wordt de bezoeker zelfs ontmoedigd om door te rijden. En dit is nu nog hopelozer, aangezien er één baan - van de reeds ontoereikende twee - geheel voor het autoverkeer afgesloten is.

Er komt een tijd dat, met een verdergaande verstedelijking van de Randstad, de toename van autodichtheid per vierkante kilometer, de milieunorm voor het aantal fijnstofdeeltjes in de lucht en het rekeningrijden, de automobiliteit zal moeten afnemen. Dan moet er echter al wel een alternatief klaar zijn: een betrouwbaar openbaar vervoer dat vrij is van files en opstoppingen en ongehinderd aan de behoefte kan voldoen.

Een toekomstgedachte

Als je in Heemstede of Haarlem woont, fiets je redelijk snel over de voormalige trambaan naar de kust. En onbewust denk je dan aan toen. Toen de grijsblauwe Boedapester nog reed. Als ze nou eens ....
Moet je je eens voorstellen: een geluidsarme light-railverbinding naar de kust over die prachtige, brede route door het Aerdenhoutse en het Bentveldse.
Deze gedachte wordt wreed verstoord door de voorspelbare (re)acties van de bewoners. "Not in my back yard!!!" Dwarsliggen met alle juridische mogelijkheden die voorhanden zijn. Eigenbelang vóór gemeenschapsbelang.
Maar probeer er eens anders naar te kijken. Stel: er komt een verbinding vanaf bijvoorbeeld Hoofddorp naar de kust. Daar eindigt de lijn niet, maar loopt verder. Hierbij kan gedacht worden aan de haltes Zandvoort Centrum, Zandvoort Strand, Center Parcs, Circuit Zandvoort en het Bloemendaalse Strand. Hoeveel auto's zou dat op jaarbasis schelen?



Zandvoort 1924 A 1_29, Métallurgique (ex E.S.M. bj. 1904)



Hoezeer zou dit het milieu ten goede komen? Wat zou de dagtoerist of badgast kunnen besparen op de steeds duurder wordende benzine en parkeergelden?
En als je helemaal "out of the box" zou denken kun je het traject ook nog doortrekken naar Parnassia aan Zee. Heeft u enig idee hoeveel auto's er rijden naar het Bloemendaalse strand en Parnassia? Is er weleens een berekening gemaakt van de hoeveelheid benzine die verstookt wordt met stilstaan? Hoeveel luchtverontreiniging dit in een natuurgebied veroorzaakt? En wat zou het e.e.a. betekenen voor de verkeersveiligheid? Wat zou de gemeente Bloemendaal blij zijn met het op creatieve wijze terugdringen van die hoeveelheid auto's en al die drukte door haar gemeentes. 's Morgens, 's avonds en 's nachts. Maar hier moet dan natuurlijk wel een realistische oplossing voor Zandvoort tegenover staan.

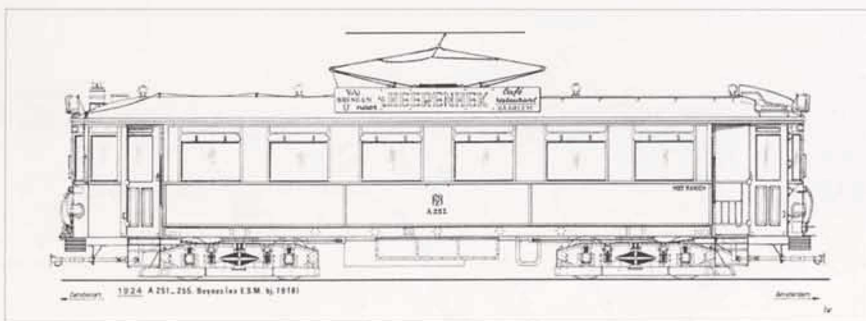
En een verbinding naar ... IJmuider Strand en de Passenger Terminal. Pardon? Een route door de Kennemerduinen? Dat is toch ongehoord? Maar zelfs de milieubeweging zou wel eens heel blij kunnen zijn met schonere lucht in een grotere regio dan alleen "haar" park. En een lightrail is zó stil.
Ook vanuit Zandvoort heeft zo'n verbinding zijn voordelen. Bijvoorbeeld een goede bereikbaarheid van station Heemstede - Aerdenhout, het Spaarne Ziekenhuis (probeer daar maar eens op een mooie dag op tijd te komen), de kantorenparken Hoofddorp/Aalsmeer en wellicht zelfs Schiphol (dat wel de grootste werkgever in de regio is).
Bovenstaande is niet geschreven vanuit een hang naar nostalgie, maar omdat dit onderwerp interessant genoeg is om eens constructief over na te denken. En met creatieve oplossingen te komen die het dorpsbelang ontstijgen, die een grote groep mensen ten goede komen en de hele regio een stuk leefbaarder zouden maken.
Laten we eens proberen om tien jaar of meer vooruit te kijken….

Met de kennis van nu had men nooit, nee nooit, deze lijn opgeheven. Deze zou zelfs een voorbeeldfunctie in de wereld hebben gehad. De enorme file- en milieuproblemen in de Randstad van nu vragen om een pragmatische oplossing. Die ligt naar mijn idee voor de hand. Nu nog een scheutje visie en een dosis lef.

Genieten maar

Na de laatste rit van "de blauwe" zijn vele publicaties over de tram verschenen. Deze - en vooral het fotomateriaal - vormden de basis voor deze speciale uitgave. Ook een woord van dank aan de medewerkers van het NZH Vervoer Museum is op zijn plaats. Dit ook omdat een van hen gelukkig zo kien is geweest om in de nadagen van de tram vele kleurenfoto's voor het nageslacht te schieten.
Als uw interesse gewekt is door dit nummer dan moet u zeker eens het NZH Vervoer Museum bezoeken (zie pag. 42 - 43)
Dan neem ik u nu mee naar ruim een eeuw terug, toen het eerste tramverkeer in ons dorp het licht zag. ◄

Peter Bluijs
p.bluijs@oudzandvoort.nl

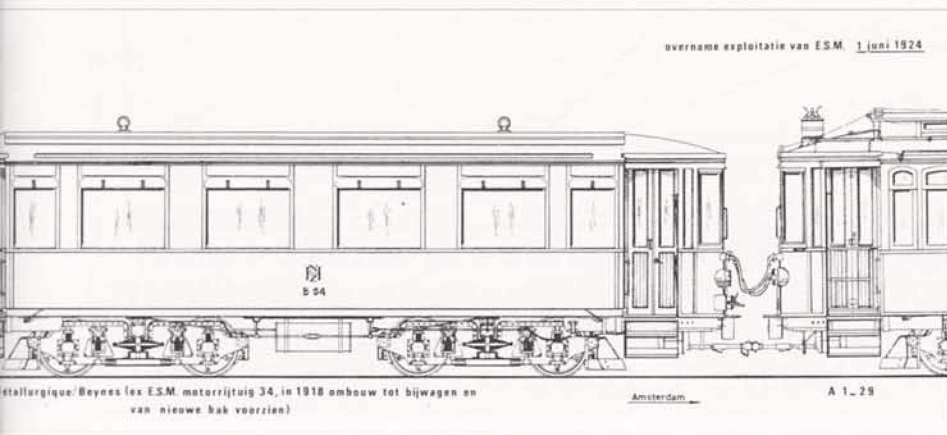


Woord van dank

Dit extra dikke themanummer is mede tot stand gekomen dankzij de enthousiaste medewerking van velen: de redactieleden die zich verdiept hebben in "de Blauwe Tram", de GOZ-leden Martin Kiefer (fotografie en archiefonderzoek) en Arie Koper (digitale duizendpoot en grote steun), de vrijwilligers van het NZH Vervoer Museum en mijn vrouw Marianne voor de bewerking van al het tekstmateriaal.

Verder noem ik graag de ABN-AMRO, die de etalage aan de Grote Krocht beschikbaar heeft gesteld voor een mini-expositie over dit onderwerp. En natuurlijk onze adverteerders, die er samen voor zorgen, dat de kosten voor onze leden laag kunnen blijven.

Heel hartelijk dank allemaal!
Peter Bluijs
Hoofdredacteur "De Klink"





De Paardentram te Zandvoort

Laatste rit niet 50, maar precies 100 jaar geleden!

ETMZ

Omstreeks 1870 begon het vissersdorpje Zandvoort zich te ontplooien tot een, toen nog bescheiden, badplaats. De hotelaccommodatie nam toe, doch niet in die mate dat aan alle hotelgasten een onderdak kon worden geboden. En dat werd weer aanleiding voor de Zandvoortenaren om gedurende de zomermaanden in dit tekort te voorzien door of hun gehele huis of een gedeelte ervan aan badgasten te verhuren. Met de ingebruikneming op 3 juni 1881 van de spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort was de weg geopend voor de verdere ontwikkeling van het dorp.
Deze spoorlijn is kennelijk een stimulans geworden voor de aanleg van een elektrische trambaan, die van de Passage tegenover het eerste spoorwegstation naar het Park Kostverloren liep. Daartoe was op 10 mei 1882 ten overstaan van notaris Mr. J. F. Wertheim opgericht de Electrische Tramweg-Maatschappij Zandvoort (ETMZ), gevestigd te Amsterdam, welke zich ten doel had gesteld de totstandbrenging van een tramweg over een lengte van 1240 meter met een spoorwijdte van 1000 mm (= 1 meter).

Verklaring: 1. Elektrische tramweg ETMZ (1882); 2. opgebroken in 1884; 3. Paardetramweg TMZ (1884); 4. opgebroken in 1894; 5. Elektrische tramweg ENET (1899); 6. Spoorweg HZSM (1881).





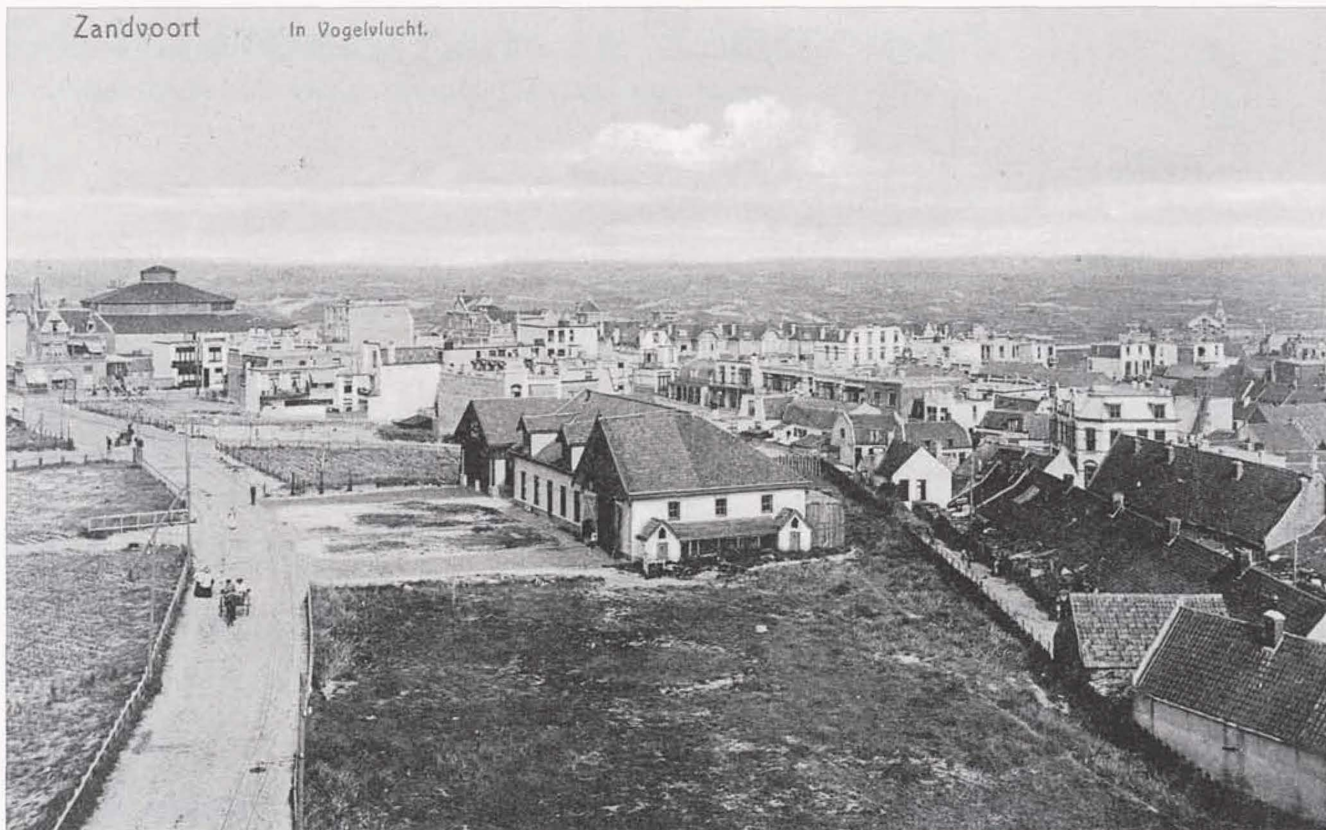
De paardentram staat geduldig te wachten bij de halte voor Badhotel Driehuizen. Opname uit ca 1890. Uit: Zandvoort in oude ansichten

Met grote voortvarendheid ging men aan de slag en op 9 juni 1882 werd de dienst geopend om reeds op 1 oktober van datzelfde jaar definitief te worden gestaakt. In de tussenliggende maanden had de tram meer stilgestaan dan gereden. De teleurgestelde aandeelhouders, aan wie een dividend van 10 tot 20% in het vooruitzicht was gesteld, kozen tijdens een vergadering in februari 1883 een nieuw bestuur. Aan Ir. E. J. J. Kuinders, een der commissarissen der ETMZ, werd de concessie overgedragen, maar die deed er voorlopig niets mee.

TMZ

In een op 27 juni 1884 te Amsterdam gehouden aandeelhoudersvergadering van de ETMZ werd het besluit goedgekeurd de naam van de vennootschap te wijzigen in Tramweg Maatschappij Zandvoort en enige wijzigingen aan te brengen in de akte van oprichting van de ETMZ, zonder overigens deze maatschappij te liquideren, waardoor er in feite twee tramwegbedrijven waren.
De nieuw opgerichte TMZ had inmiddels contact opgenomen met Ir. Sanders, een man van wie mag worden gezegd dat hij in ieder geval verstand had van tramwegzaken. Onder diens leiding werd een aantal veranderingen aangebracht: in plaats van een elektrische tram zou een **paardentram** in exploitatie worden genomen, de spoorwijdte werd teruggebracht tot 750 mm en het eindpunt van de lijn kwam te liggen bij "Villa Evelina". Zo kreeg Zandvoort haar eerste paardentram.

Op 4 juli 1884 werd de dienst geopend. De tram vertrok van de Passage - een grote overdekte galerij met 26 winkels, aan het einde waarvan het in die jaren bekende hotel Kurhaus was gelegen - passeerde de Dr. Mezgerstraat, de Burgemeester Engelbertsstraat, in welke straat de remise lag, kruiste de Hoogeweg tegenover het Groot Badhuis en eindigde bij "Villa Evelina". De dienst werd slechts gedurende de zomermaanden geëxploiteerd. De TMZ beschikte over twee dichte wagens, beide gebouwd door de firma Beijnes te Haarlem; de eerste in 1884 en de tweede in 1885.
In de op 2 juni 1886 in het gebouw 'Eensgezindheid' te Amsterdam gehouden aandeelhoudersvergadering van de TMZ werd medegedeeld dat de vennootschap een ongunstig jaar achter de rug had. Oorzaak was de slechte zomer van 1885 en het uitblijven van een subsidie van de gemeente Zandvoort. De gegarandeerde 4% dividend op de preferente aandelen was niet haalbaar en men kon slechts 2½% uitkeren. Gedurende de volgende jaren was de TMZ in staat 3% dividend uit te keren op de aandelen. Hiermede begonnen de moeilijkheden voor de maatschappij, want de aandeelhouders van beide maatschappijen - de ETMZ en de TMZ - eisten meer dividend op. Zulks was uiteraard niet mogelijk en er ontstond een onhoudbare toestand voor de



Overzichtsfoto van omstreeks 1900 van de Burgemeester Engelbertsstraat, die voorheen Brederodestraat heette. Het gebouw in het midden is de remise van de paardentram. De rails van de tramlijn zijn duidelijk zichtbaar. De lijn had als beginpunt Station Passage, passeerde vervolgens hotel d'Orange en had als eindpunt "Groot Badhuis".
Uit: Zandvoort in oude ansichten

TMZ. Pas op 1 april 1889 werd besloten de ETMZ te ontbinden en de concessie alsmede de bezittingen over te dragen aan de TMZ. Voor verdere levensvatbaarheid van deze maatschappij was het inmiddels te laat geworden en op 23 september 1889 werd het eerste paardentramtijdvak in Zandvoort afgesloten. Gedurende een periode van vijf jaren bleef Zandvoort verstoken van plaatselijk vervoer.

EPU; E Pluribus Unum

Op 10 mei 1889 werd te Amsterdam ten overstaan van notaris Pollones opgericht de N.V. Buffet-Maatschappij 'E Pluribus Unum' (Latijn: één uit velen), welke vennootschap zich ten doel stelde de exploitatie zowel van door de maatschappij in eigendom te verkrijgen als in pacht te nemen buffetten, koffiehuizen, restaurants en hotels. Tot de oprichters van EPU behoorden o.a. de heren G.A. Heineken, bierbrouwer te Amsterdam, A. Hartevelt Jacobuszoon, distillateur te Leiden, E.D. Kits van Heijningen, hoofdambtenaar bij de HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij) en een aantal belangrijke figuren uit het Amsterdamse zakenleven. EPU exploiteerde zowel in Zandvoort als in Wijk aan Zee enige hotels en het is niet meer dan zakelijk, dat zij ernaar streefde haar hotels gedurende het badseizoen zo vol mogelijk te krijgen. Een van de middelen om zulks te bereiken was de exploitatie van een paardentramlijn, welke de hotel- en badgasten op een voor die tijd gemakkelijke wijze tot vóór de deur van het hotel bracht.

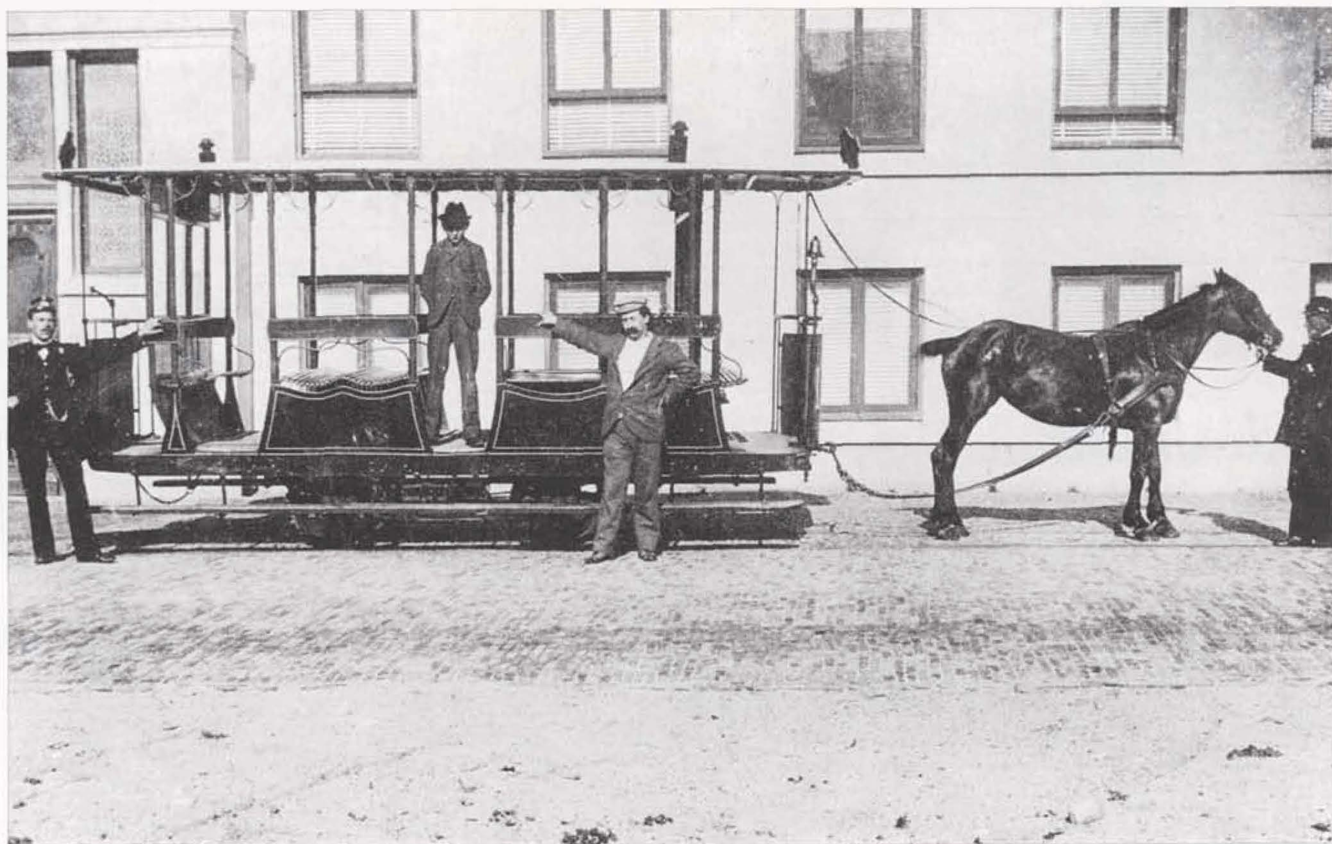
De Buffet-Maatschappij 'E Pluribus Unum', die in Zandvoort het befaamde hotel d'Orange (het vroegere hotel Kaufmann, waar Keizerin Elisabeth van Oostenrijk in 1884 met haar gevolg vertoefde) exploiteerde, werd de nieuwe eigenaar van de tweede paardentramlijn.
In de vergadering van de raad van Zandvoort van 1 juni 1894 werd besloten de oorspronkelijk aan Ir. Sanders toegekende subsidie van ƒ100,- per jaar gedurende vijf jaren, aan EPU over te dragen.
De trambaan van de TMZ, welke vroeger achter de terreinen van hotel d'Orange was gelegen, is in de maand mei 1894 verlegd, waardoor het eindpunt van de tram langs het hotel kwam te liggen. De oorzaak van de verlegging was gelegen in het feit, dat de eigenaar van hotel Driehuizen weigerde vergunning te verlenen tot het berijden van zijn gronden. De heer Driehuizen stelde dit afhankelijk van een geheel andere vergunning, maar die viel buiten de competentie van de gemeente Zandvoort.

EPU nam van de TMZ over: twee wagens, drie paarden, rails, remise en stal. De lengte van de trambaan, welke evenals bij de TMZ gedurende de zomermaanden werd bereden, bedroeg 827 meter. De dienst nam een aanvang op 10 juni en werd beëindigd op 17 september 1894. Het aantal vervoerde passagiers bedroeg 9.358 met een opbrengst van *f* 701,85½ .
Het vervoer liep helaas voor EPU terug: in 1899 maakten nog slechts 8.821 passagiers gebruik van de tram en de inkomsten bedroegen dat jaar *f* 621,07½ .
De echte Zandvoorters maakten te weinig gebruik van de tram. EPU exploiteerde de tramlijn dan ook in hoofdzaak voor het vervoer van haar eigen gasten van het station naar het hotel en omgekeerd. In de tweede helft van de maand juni 1901 werden nog maar 488 passagiers vervoerd! In dat jaar werd de dienst per 19 september gestaakt, hoewel er in hotel d'Orange nog een 15-tal gasten verbleef. Men vond het kennelijk niet meer de moeite waard om voor deze gasten de tram te laten rijden.

Het materieel

Het op de EPU-lijnen te Zandvoort (en Beverwijk - Wijk aan Zee) rijdende materieel is in de loop der jaren nogal aan mutaties onderhevig geweest. Gedurende de jaren 1901 tot en met 1903 heeft de RTM de EPU-lijn te Zandvoort geëxploiteerd. In 1904, nadat de RTM zich uit Zandvoort en Beverwijk had teruggetrokken, verhuisde wagen nr. 151 naar Beverwijk. Zandvoort kreeg er een dichte wagen voor terug, die onder nr. 2 hier dienst heeft gedaan. Tenslotte mag worden aangenomen, dat wagen nr. 116, ook afkomstig van de RTM en aan EPU verkocht, in Zandvoort onder nr. 1 is blijven rijden. De RTM (Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij) leverde bespanning (paarden en koetsiers) en verhuurde rollend materieel aan verschillende paardentramwegen.
In 1907 maakte het eerste spoorwegstation plaats voor het huidige, dat een stuk zuidelijker en dichter bij de dorpskern kwam te liggen. De afstanden van dit nieuwe station naar het strand en de grote badhotels werden nu zo gering, dat de paardentram geheel overbodig was geworden. Dit betekende dan ook het einde van de tram, welke op 31 augustus 1907 voor het laatst reed en waarmede het tweede paardentramtijdvak werd afgesloten. ◄

Bron: Trams en tramlijnen, door A. Dijkers, R.G. Klomp, W.B. van Norden en J.C. de Wilde, 1977.



De paardentram met bemanning voor hotel d'Orange. Uit: Zandvoort in oude ansichten



Circus Zandvoort

Fun & Games

Voor jong en oud een vrolijk Familyland met de leukste en spectaculairste spelen en gekste kermisattracties. Met de gewonnen waardepunten heb je in de prijzenshop keuze uit 1001 verschillende cadeaus, dus je gaat niet met lege handen naar huis. In combinatie met de nieuwste kinderfilms staat dit bijvoorbeeld ook garant voor een onvergetelijk kinderfeestje! Kijk voor meer informatie op www.circuszandvoort.nl.

Bioscoop & Theater

Boven in het gebouw vindt u een luxe bioscoop/theater waar vier keer per dag de nieuwste films worden vertoond en waar maandelijks Stand-Up Comedy en Cabaretvoorstellingen te zien zijn. Namen als Claudia de Breij en Javier Guzman wisselden af met Stand-Up-talenten als Wilko Terwijn en Samba Schutte. Kijk op de website voor het programma van de bioscoop en het theater of om u op te geven voor de E-Nieuwsbrief.

Casino

Personen van 18 jaar en ouder kunnen zich op de vier 'zwevende' eilanden vermaken aan de Roulette-, en Blackjack-tafels. Op de bekende speelautomaten maakt u ook nog eens kans op de Mega-Jackpot. Bezoekers van het Casino van Circus Zandvoort worden regelmatig verrast met een extra kans op prijzen tijdens Quickie Bingo- en Rad van Fortuin-acties, aangevuld met extra entertainment zoals live muziek en shows.







»» Kom naar »» Circus »» Zandvoort!



Dagelijks geopend van 10.00-02.00 uur. Gasthuisplein 5, 023-5718686. Website: www.circuszandvoort.nl

-Gratis entree-

Verdwijnen van Blauwe Tram sluit een boeiend hoofdstuk van de geschiedenis der N.Z.H. af

uit: Haarlems Dagblad, zaterdag 17 augustus 1957 en bewerkt door Peter Bluijs

Over twee weken zal de blauwe tram tussen Amsterdam en Zandvoort niet meer bestaan. Dan zullen alle forensen, badgasten, tram-minnenden en andere reizigers moeten aanvaarden, dat, ondanks alle protesten en bezwaren tegen de voorgenomen opheffing van één van de oudste en drukste elektrische tramlijnen in ons land, het vervoer tussen de hoofdplaats en badplaats voortaan per bus zal worden uitgevoerd. Tenminste voor zover het de exploitatie van de Noord- en Zuid-Hollandse vervoersmaatschappij betreft. De concessie van de tramdienst liep in 1954 af en reeds jaren voor die tijd is de directie van de NZH bezig geweest met het voeren van besprekingen met desbetreffende gemeenten om een verlenging van die concessie te verkrijgen, waarna zij het plan had voor de dienst gloednieuwe tweewagenstellen aan te schaffen. Het was echter de gemeente Amsterdam, die de meeste bezwaren opwierp, omdat het centrum van de hoofdstad naast het overstelpend drukke plaatselijk verkeer in de spitsuren niet nog eens de passage van de soms uit vier rijtuigen bestaande treinen van de Haarlemse tram kon verwerken. En daarmee was het lot van de 'Blauwe Tram' in wezen bezegeld. Want ofschoon men nadien nog heeft getracht een voor alle partijen bevredigende route door de straten van Amsterdam te ontwerpen, is men daar niet in geslaagd. Dit lag ook wel in de lijn der verwachting, omdat in deze aangelegenheid de belangen van de gemeente en de NZH te ver uiteenliepen. Verscheidene plannen zijn ontworpen en hebben kortere of langere tijd onderwerp van besprekingen uitgemaakt, maar het een na het ander moest worden prijsgegeven, omdat er onoverkomelijke bezwaren aan verbonden waren. En dit bepaalde definitief het lot van de tram.

Per 8 mei 1901 werden er door de E.N.E.T. vaste haltepunten ingericht. Hier een NZH-voorbeeld van latere datum.





Fabrique Royale.
Voitures de Luxe aux Trammes
Wagons de Chemin de Fer
J.J. Beijnes Haarlem - Pays-Bas,
zo adverteerde de firma Beijnes ook, aangezien er toen in Nederland nog veel Frans gesproken werd.

De tram zou dus verdwijnen en daarmee komt een einde aan een roemrijk hoofdstuk uit de vervoersgeschiedenis van het Nederlandse tramwezen, een hoofdstuk, dat zich over een periode van meer dan een halve eeuw heeft uitgestrekt.

Het ontstaan

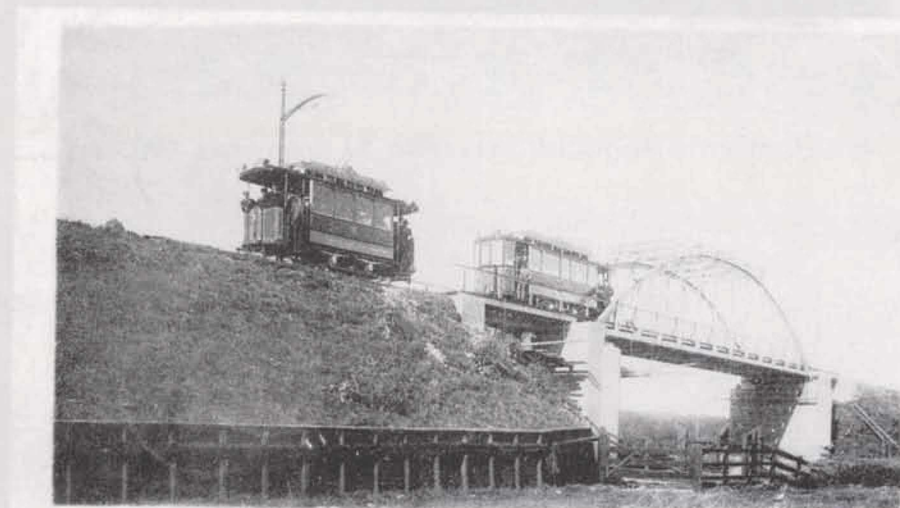
De lijn Amsterdam - Zandvoort bestond vroeger uit twee gedeelten, die elkaar in Haarlem raakten: de 8,2 km lange, grotendeels enkelsporige lijn Zandvoort - Haarlem/Heerenhek en het jongere traject Haarlem - Amsterdam.

(lees verder op pagina 13)



Herinnering aan de eerste rit in 1899

Ter gelegenheid van de laatste rit van de tram plaatste Haarlems Dagblad op 2 september 1957 een interview met een der eerste passagiers op de rit naar Haarlem in 1899, de heer N.J. Spoelstra uit Zandvoort. Destijds 10 jaar oud.

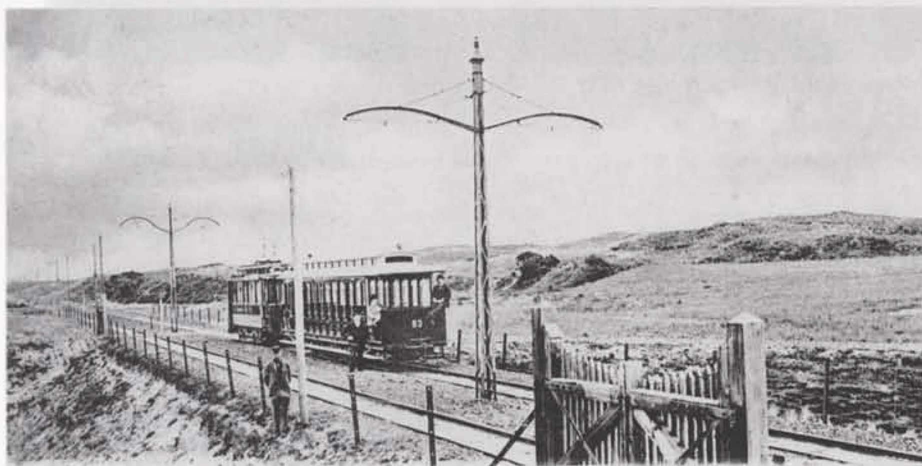


Het viaduct over de spoorlijn Haarlem – Leiden staat nog in de steigers. Een werkman is "aan den arbeid". De motorwagen uit Zandvoort staat te wachten voor het viaduct. De andere wagen is speciaal voor de foto uit Haarlem gekomen.

Hij moest op die dag van zijn moeder melk halen en kwam op zijn weg naar de melkboer langs het eindpunt van de tram in Zandvoort, waar een groot aantal mensen was samengestroomd om de eerste tram te zien arriveren. Het was een gebeurtenis die zeer sterk tot de verbeelding van de mensen sprak. Men keek zich de ogen uit, toen het kleine wagentje van de E.N.E.T. aankwam en groot was de verbazing, toen door de conducteur werd medegedeeld, dat liefhebbers konden instappen om gratis naar Haarlem te worden vervoerd. De meesten durfden niet goed.
De ouderen lieten verstek gaan, omdat zij dit vreemde, hard rijdende ding niet erg vertrouwden en zo kwam het, dat de jongeren de eerste tram die naar Haarlem vertrok bevolkten en onder hen was ook de 10-jarige Spoelstra, nog altijd gewapend met zijn melkkan. De rit werd een belevenis van belang, hoewel men toch enigszins angstig bleef voor het nieuwe gedoe.

Dit bleek duidelijk, toen men in Bentveld was aangekomen en er gevraagd werd, of allen mee wilden rijden over het viaduct bij halte Aerdenhout. Toen zonk velen de moed in de schoenen, men durfde dit niet aan! Het rijden over de weg ging tenslotte nog, doch de meesten misten de moed om over dit hoge viaduct te gaan. Verscheidene passagiers stapten uit, waarop de conducteur verklaarde, dat dan allen maar moesten uitstappen en naar Zandvoort terug lopen….. Ook de jongen Spoelstra behoorde onder hen en nog altijd met zijn melkkan liep hij terug naar Zandvoort, waar zijn dodelijk verontruste ouders hem een flinke schrobbering gaven, in de eerste plaats, omdat hij het gewaagd had in dat vreemde, hard rijdende ding te gaan zitten en in de tweede plaats, omdat hij geen melk had gehaald!

De heer Spoelstra ontving van de directie van de NZH een gratis retourbiljet voor de laatste rit. ◄



Door de duinen op weg naar Haarlem in de 83.

(vervolg van pagina 11)

In 1897 vonden de concessionarissen D.E.L. van den Arend en J.G. van der Steur (Haarlemse architecten) een combinatie bereid hun plannen voor een elektrische verbinding tussen Zandvoort en Haarlem uit te voeren. Op 15 mei 1899 vond de eerste proefrit plaats met de eerste afgeleverde wagen, de 31, van de firma J. J. Beijnes en op 3 juli 1899 kon de Eerste Nederlandsche Electrische Tram Maatschappij (E.N.E.T.) met de geregelde dienst beginnen.

Er werd ruim een half miljoen gulden in het bedrijf geïnvesteerd, een bedrag, dat een fractie is van de sommen, die nu voor een dergelijke onderneming zouden moeten worden uitgetrokken.
In het eerste jaar leed het bedrijf een verlies van duizend gulden, maar dat kwam omdat pas in juli met de dienst kon worden begonnen en de uitgaven zich over het hele jaar uitstrekten.
Begonnen werd met acht 'grote' rijtuigen van Beijnes en met 78 man personeel. Via de Ceintuurbaan (een soort ringbaan) in Haarlem kwam men bij Station Haarlem om over te stappen op de tram naar Amsterdam. Vanaf 4 oktober 1904 was er een rechtstreekse verbinding met het Spui te Amsterdam.

Op de lijn naar Zandvoort werd vanaf juni 1901 een pakketdienst ingevoerd. Het was de enige lijn waarop goederenvervoer plaatsvond! Deze heeft overigens maar een paar jaar bestaan.

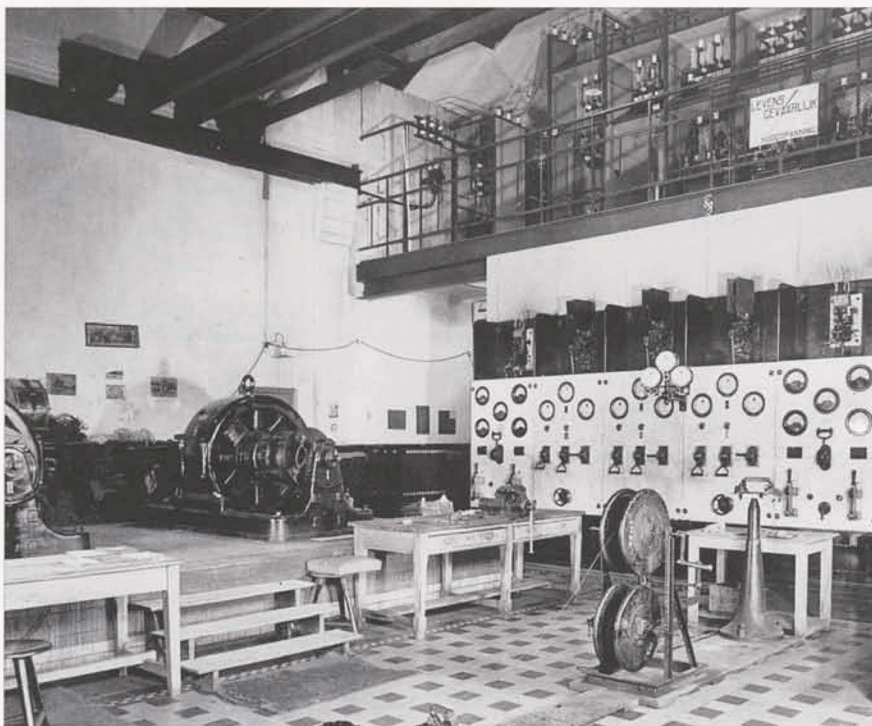
In het prille begin van de elektrische tractie kon men nog niet naar een elektriciteitsbedrijf stappen om even een contract af te sluiten voor het leveren van stroom; de E.N.E.T. moest daar dan ook zelf voor zorgen en bouwde een elektrische centrale op het remiseterrein aan de Leidschevaart.

De E.S.M.

In het zelfde jaar, waarin voor het eerst sprake was van een concessie Zandvoort - Haarlem, werd ook een concessie aangevraagd voor een tramverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. De ingenieurs F. Anderheggen jr. en L.J. Neumeijer jr. te Amsterdam waren de aanvragers. Op 22 maart 1900 keurde de Amsterdamse gemeenteraad de concessievoorwaarden goed en op 22 december 1902 werd de akte van oprichting gepasseerd van de N.V. Electrische Spoorweg Maatschappij (E.S.M.). In het voorjaar van 1904 had de feestelijke opening plaats in aanwezigheid van talrijke autoriteiten, onder wie de Commissaris der Koningin in de provincie Noord-Holland.
Het tracé van de lijn was in die beginjaren vrijwel hetzelfde als thans nog het geval is. Slechts het eindpunt in Amsterdam was op het Spui. Ongeveer drie jaar later werd dit eindpunt verplaatst naar de Spuistraat, omdat het passeren van de Nieuwe Zijds Voorburgwal in Amsterdam door de tramtreinen grote moeilijkheden opleverde met het oog op het drukke verkeer.

De gemeente Haarlem had destijds bij het verlenen van de concessie de wens geuit, dat een doorgaande verbinding Amsterdam - Zandvoort zou ontstaan en op 22 juli 1904 werd met de E.N.E.T. een overeenkomst aangegaan, volgens welke de lijn Haarlem - Zandvoort door de E.S.M. zou worden geëxploiteerd.
In 1904 kwam de spoorverdubbeling tot stand hetgeen de uitvoering van de dienst zeer ten goede kwam.

Deze toestand heeft bestaan tot 1 januari 1924 toen een exploitatieovereenkomst met de N.Z.H. van kracht werd. Van toen af aan werden de trams, die aanvankelijk groen en later geel van kleur waren, geleidelijk blauw geschilderd.



Een kijkje in de kolengestookte en door stoom aangedreven electriciteitscentrale, gelegen aan de Leidschevaart. Deze leverde 600 Volt gelijkstroom aan de E.N.E.T. en is tot 1914 in bedrijf geweest.

(lees verder op pagina 20)

Begin twintigste eeuw: de 81 te Zandvoort. De gebouwen aan de linkerzijde zijn een deel van het latere Gemeenschapshuis (toen nog school B en na WO II de Gertenbach M.U.L.O.) en café Haarlem, gelegen aan de Schoolstraat.

De treinen gemerkt met een § loopen alleen op werkdagen.

Plaatselijke Tijd. **ELECTRIS**

AMS ERDAM - HAA

Voormiddags *6.37, 7.57, 8.15, 8.35, 855, 9.15, 9.35, 9.55, 10.05 en ver
7.37, 7,52 8.07, 8.22, 8.37, 8.52, 9.07, 9,22, 9.37, 9.52, 10.07, 10.22, 10.37, 11.–,

Extra trams van Zandvoort naar Amsterdam dagelijks, behalve Zond
Bovendien zoo noodig bij hunstig weder: Van Zandvoort naar Haarlem
Voormiddags 10.25, 11.05, 11.45 namiddags 12.25, 1.05, 1,45, 2.25, 3.05,
* Alleen op werkdagen, R. Tot de remise Leidsche Vaart. § Lo

Van AMSTER

Voormiddags 7.–, 8.--, 8.20, 8.40, 8.50, 9.---, vervolgens elke 10 m
7,45 8,--- 8,15 8,30 8,45 9,--- 9,15 9,45 §10,30 11,---,

Extra trams naar Zandvoort dagelijks behalve Zondags: namiddags 4

Van HAARLE

Voormiddags *6,10 7,27 7,47 8,07 8,27 8,47 9,07 9,27 9,37 vervo
7,17 7,37 7,47 8,--- 8,17 8,32 8,47 9,02 9,17 9,32 9,47 10,02 10,32 §11,17 11,47.

Bovendien zoo noodig bij gunstig weder van Haarlem Stationsplein)
6,25 7,05 7,45 8,25. * Alleen op werkdagen. § Van af 1 Juli.

Dienstregeling Electrische Tramdienst volgens "plaatselijke tijd" uit de Zandvoortsche Courant van 1 juni 1907.







Het eindpunt van de E.N.E.T een paar jaar later. Nieuwbouw op de hoek Groote Krocht. Foto door Anth. Bakels, (Bazar op Kerkstraat 31), met de volgende reclameborden aan de hekken: Joh. Boom met van Vollenhoven's Bieren (filiaal in Haltestraat 22, J. Schelvis), P. Baggerman met Heineken's Bieren (filiaal Haltestraat 8), Van Dijk's Tafelbeschuit en Drinkt Veen's Cacao. 1903 of 1904.

TRAMDIENST.

M - ZANDVOORT v.v.

elke 10 minuten tot namiddags 5.45 en verder 6.05, 6.15, 6.37, 6.52, 7.07, 7.22
2.15 R.

rmiddags 7.52 en 8.32.

spein)
25, 5.05, 5.45, 6.25, 7,05, 7.45, §8.25, §9.05.
aar de Tempelierstraat.

naar ZANDVOORT,

tot namiddag 5.---, en verder 5,20 5,40 5,50 6,10 6,20 6,30 6,50 7.--- 7.15 7.30,

5,--- § vanaf 1 Juli.

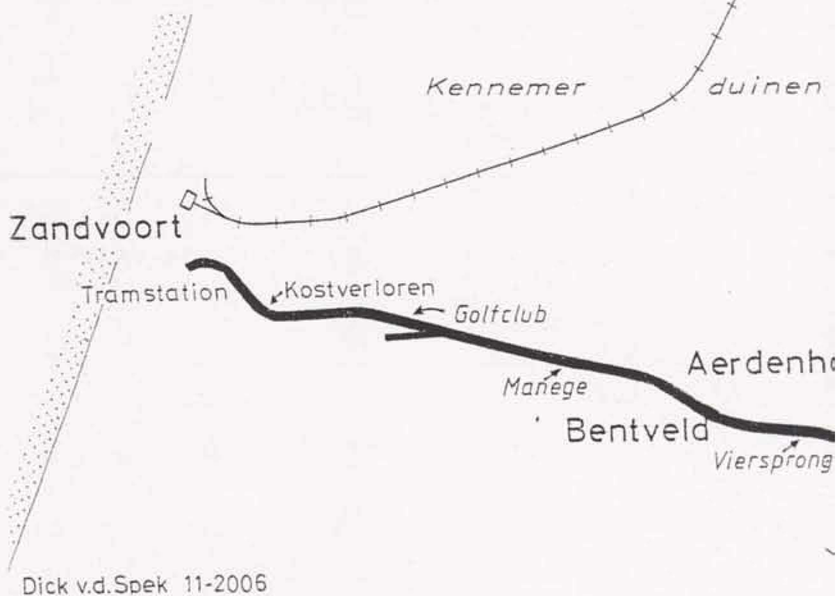
ZANDVOORT.

lke 7½ à 10 minuten tot namiddags 5,47 en verder 6,07 6,27 6,37 6.57 7,07,

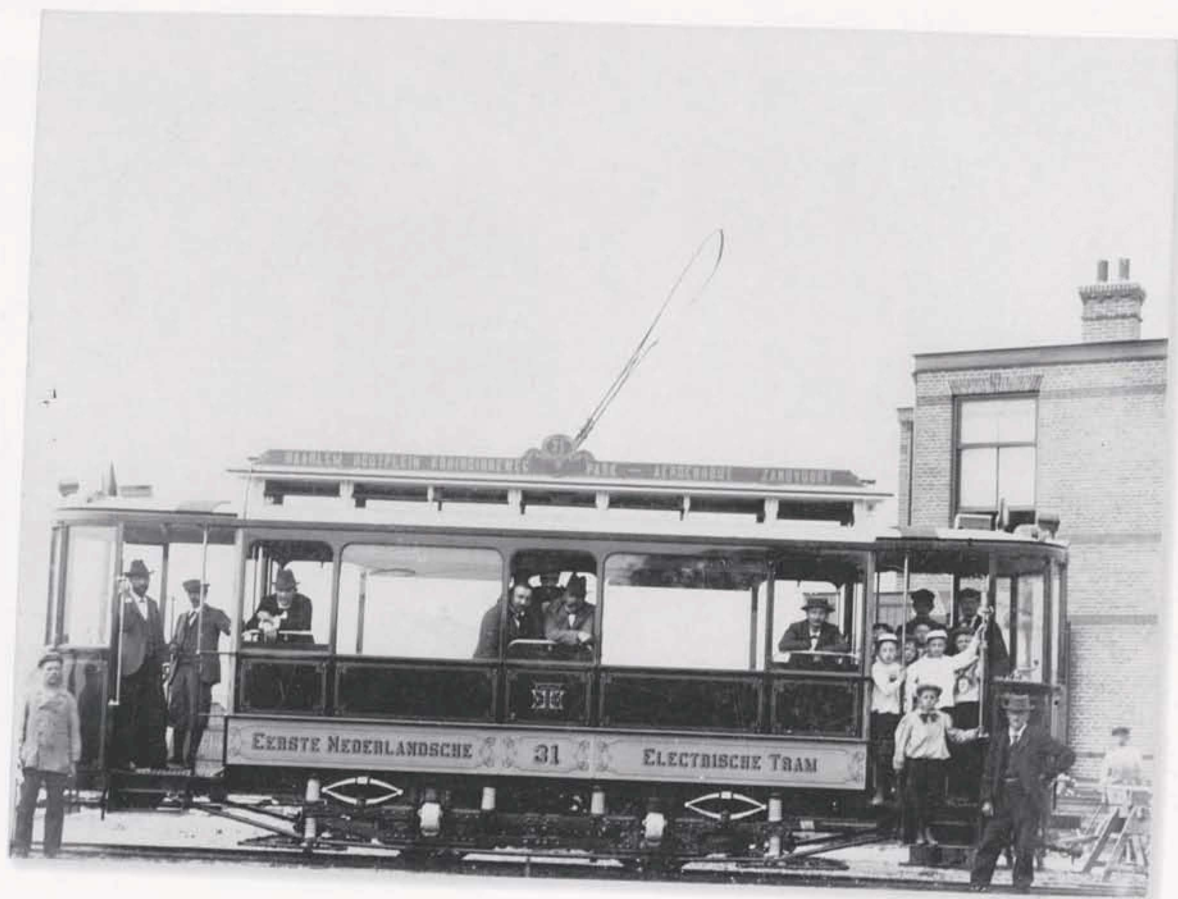
iddags 9,45 10 25 11,05 11,45 12,25 1,05 1,45 2,25 3,05 3,45 4,25 5,05 5,45

De H.Y.S.M. gaf overigens de vertrektijden aan in "tijd van Greenwich".

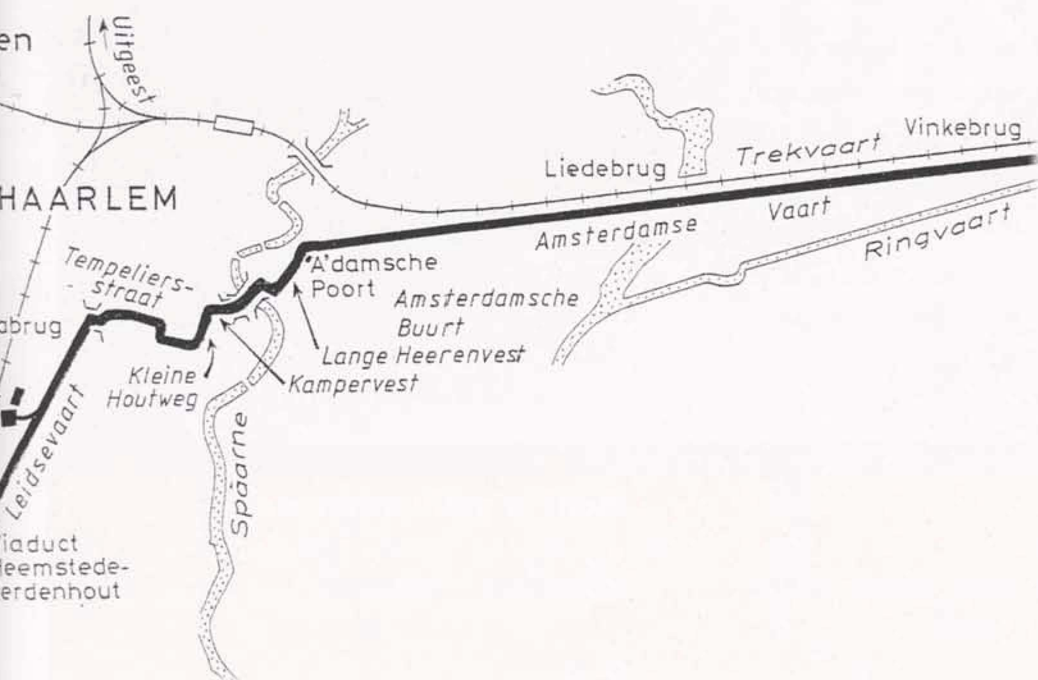
Het eindpunt van de eerste elektrische tramlijn in Nederland. Tijdstip 1899 of iets later, maar dit is mogelijk de allereerste opname. Er staat nog slechts een eenvoudig wachtlokaal.



Tramtraject Zandvoort - Amsterdam



De E.N.E.T. motorwagen 31 met op het voertuig de halteplaatsen: Haarlem, Houtplein, Koninginneweg, Park Aerdenhout, Zandvoort. Opname rond 1902.



Jupiter Plaza



Impressie Interieur Lunchroom
Winkelpassage Zandvoort

Onze dorpskern wordt nóg gezelliger!

Deze sfeervolle impressie geeft weer, hoe wij de nieuwe daghoreca voor ogen hebben: een oppervlakte van ca. 200 m², met ca. 100 zitplaatsen in totaal. De brasserie komt op de begane grond, in het oude pand van de familie Schaap (*Joop de Krul*) en is ca. 110 m² groot. Met in de hal een ruim binnenterras, dat het gehele jaar open zal zijn.

Gezocht: een exploitant die dit mooie bedrijf professioneel kan runnen.
(*Dat zou b.v. ook een echtpaar kunnen zijn*).

En voor wie in elk geval de termen "*gezellig, schoon, voordelig*" en "*goede kwaliteit*" net zo vanzelfsprekend zijn als voor ons.

Bent u geïnteresseerd?
Uw reactie (*alleen schriftelijk*) wordt graag tegemoet gezien door:

C. Bruynzeel
Emmaweg 28
2042 NV Zandvoort

Bij de komst van de E.S.M. werd met grote, Amerikaans aandoende wagens een tienminutendienst onderhouden, een unicum in de toenmalige vervoerswereld. Aan de subtekst onder Amsterdam – Haarlem te zien, is dit tableau van vóór het samengaan met de E.N.E.T. in juli 1904. Tarief enkeltje naar Haarlem-Heerenhek, 25 cent. Retour 35 cent.



(vervolg van pagina 13)

Ook de baan langs de weg Amsterdam - Haarlem heeft niet altijd op dezelfde plaats gelegen als nu nog het geval is. Vroeger lagen de tramrails namelijk aan weerszijden van de weg.

De totstandkoming van de tramlijn is niet geheel zonder weerstand van bepaalde groepen verlopen: oude Zandvoorters zagen niet veel heil in het nieuwe vervoermiddel en gemeente- en polderbesturen, die op eigen voordeel uit waren, hebben ook een vertragende invloed uitgeoefend. Merkwaardig is, dat thans dezelfde categorieën - met uitzondering van het gemeentebestuur van Amsterdam - fervente voorstanders van de tram zijn en over het algemeen betreuren, dat de dienst in het vervolg door autobussen zal worden uitgevoerd.
Al heeft het tracé in de loop der jaren weinig verandering ondergaan, anders is dit met het materieel dat voor de dienst werd gebruikt.
De kleinere wagens van de E.N.E.T. werden al spoedig (1904) vervangen door de bekende wagens van de E.S.M., die waren vervaardigd door de Belgische firma La Métallurgique. Het waren de motorwagens met de vele hoge ruitjes. Ze waren oorspronkelijk groen geverfd en werden door de Amsterdammers "kikkers" genoemd. De ritduur naar Haarlem was 26 minuten.

In het begin werd de dienst met losse wagens uitgevoerd, die het grootste deel van de dag elke tien minuten reden. De drukte nam echter hand over hand toe, zodat al spoedig een begin gemaakt werd met het aanschaffen van volgwagens. In 1907 werd een proef genomen met schakeltrams. Dit waren treinstellen bestaande uit motorwagen, volgwagen en motorwagen. Na de Eerste Wereldoorlog kwamen de zogenaamde luxe-wagens van Beijnes de dienst versterken. Dit zijn de bekende wagens met voor- en achterbalkons en grote ramen.



De makers van de gelijknamige tram.

In 1923 werden de zogenaamde Boedapesters aan het materieel toegevoegd: de stoere rijtuigen met middenbalkons, waarin het een genoegen is zich te laten vervoeren. De bijnaam ontlenen deze wagens aan de fabriek van Ganz en Co., die in Boedapest gelegen is. Deze wagens hebben over het algemeen zeer goed voldaan.
Een bezwaar wordt gevormd door het grote gewicht van de wagens: een motorrijtuig weegt maar liefst 36 ton! Door dit grote gewicht kosten de Boedapesters veel stroom: als er veel in een sectie

(lees verder op pagina 25)


Wachthuisje met de mededeling "Aanneming en verzending bestelgoederen" met op de achtergrond de woningen aan de Tramstraat. In het voorste pand is de apotheek gevestigd. De pakketdienst op Zandvoort startte in juni 1901. Opname uit waarschijnlijk 1904.

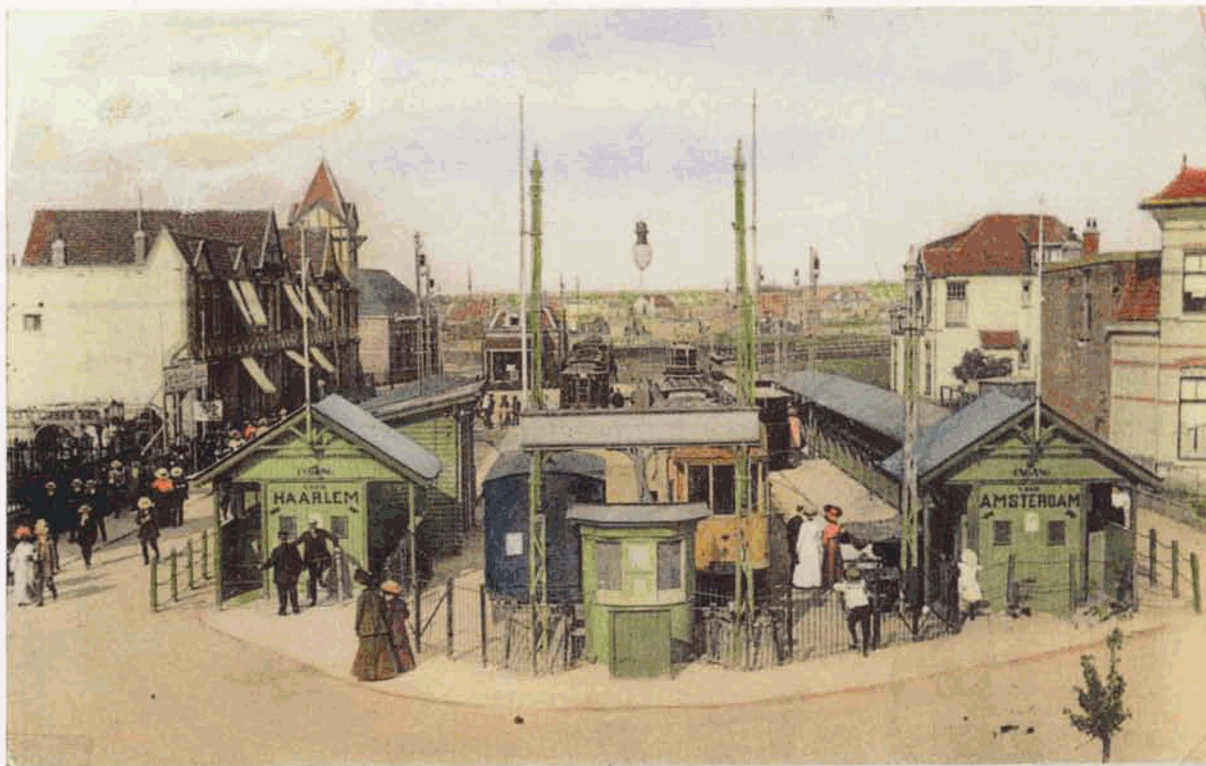
Zandvoort. Groote Krocht.

De Groote Krocht, met op de achtergrond de R.K. kerk. Rechts het nog onbebouwde deel van de Krocht. Links voor de Beijnes-wagen de permanent opgestelde ongevallenwagen.



Even poseren voor de fotograaf. Binnen de dames en buiten de heren in een zo nonchalant mogelijke houding. Links de 83, het open rijtuig met treeplank en rechts twee gesloten rijtuigen.

(DIT IS EEN BEWERKT AFFICHE UIT BEGIN 1900)

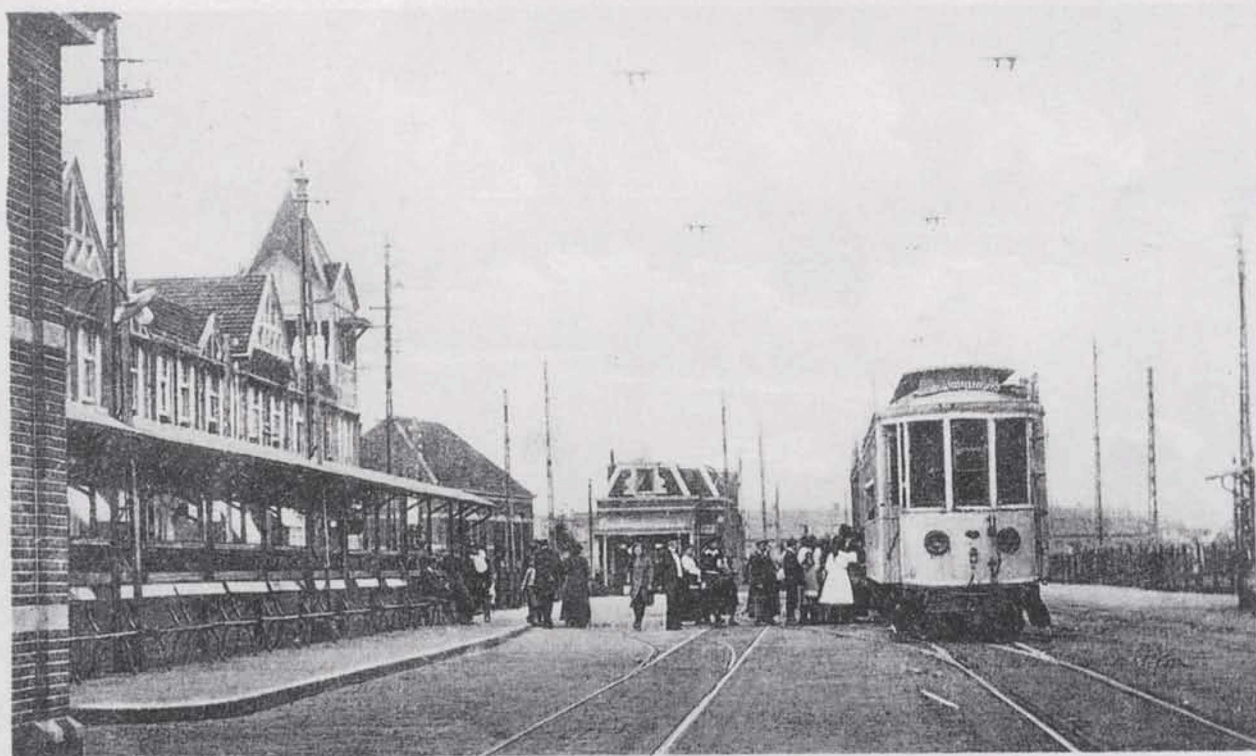


Mooi overzicht van het eindpunt der E.S.M. De tram uit Haarlem is zojuist aangekomen en een schare mensen loopt door de Tramstraat, langs de achterzijde van café-restaurant "Suisse", richting Tramplein en Kerkstraat. De toegangen naar de trams richting Haarlem of Amsterdam zijn gereed, met in het verlengde de schapenhokken. 1905. (In de zomer van 1907 reed er zelfs 's avonds een speciale concerttram naar Haarlem!)



Het luxe wachtlokaal, gevestigd op Tramstraat 5, is in gebruik genomen in 1913.
Het reclamebord op het Métallurgique-driewagenstel uit die periode was van "Burgers E.N.R. (Eerste Nederlandsche Rijwielenfabriek) Motor-& rijwielen". De E.N.E.T. is opgegaan in de E.S.M. Links het in 1899 gebouwde postkantoor.





Het vertrekpunt naar Haarlem of verder. De huizen nrs 3 t/m 15 in de Tramstraat (de latere Louis Davidsstraat) zijn gebouwd tussen 1902 en 1905. Opname ca. 1915.



Halte De Tol, Haarlemmerstraat, eind eerste decade 20e eeuw.
De donkergroene ESM-tram ("de kikker") is nu grijsgeel geworden. Later werd dit grijsblauw.

(vervolg van pagina 20)

reden, ondervonden de andere trams hiervan last, omdat de meeste stroom door de grotere broers werd gebruikt.

Een bijzonderheid van de verbinding Amsterdam - Zandvoort is, dat de gehele lijn is uitgevoerd in het zogenaamde smalspoor: de spoorbreedte bedraagt precies één meter. Na de overname van de lijn door de NZHTM (de latere NZH) in 1924 is er wel over gedacht normaalspoor (1435 mm) in te voeren, maar men is toen voor de hoge kosten van omschakeling teruggeschrokken, al zou de normalisatie veel voordelen hebben gehad met het oog op de andere lijnen van de NZH, die alle normaalspoor hadden.

Een andere bijzonderheid is het restauratierijtuig, dat vanaf 1911 enige jaren heeft meegelopen. Dit is misschien wel het enige restauratierijtuig geweest, dat ooit door een elektrische tramwegmaatschappij in dienst is genomen. Een bestaand rijtuig werd hiertoe omgebouwd: in de oude rookafdeling werd een keukentje gebouwd en in de rest van de wagen werden tafeltjes en stoeltjes geplaatst, waar men terecht kon voor verfrissingen en belegde broodjes. Voordat de Eerste Wereldoorlog uitbrak was het restauratierijtuig echter al uit dienst genomen, waarschijnlijk wegens gebrek aan belangstelling.

Misschien had men er geen geld voor (over).
In die Eerste Wereldoorlog deed trouwens een nieuw verschijnsel zijn intrede bij de NZH, als wij tenminste in dit geval oneerbiedig van een verschijnsel mogen spreken: het waren de eerste conductrices. Lang hebben zij het niet uitgehouden en men moet wel aannemen dat het hier een gevolg van oorlogsomstandigheden betrof.

De lijn Amsterdam - Zandvoort heeft de gehele evolutie van de NZH van kleine trammaatschappij tot streekvervoersonderneming meegemaakt. En de lijn speelde in dat geheel een niet geringe rol, want het was één der drukste diensten van de maatschappij.

Vervoerde aantallen passagiers op de lijn Amsterdam - Zandvoort
1905 1.5 miljoen
1910 2.2
1915 4.0
1920 2.9
1930 2.8
1940 2.6
1945 4.2
1946 10.9
1947 10.1
1948 9.0
1949 8.0
1950 7.7
1956 7.1
(Ja, u leest het goed, soms meer dan 10 miljoen!) ◄

De sloop
uit: Haarlems Dagblad, 31 augustus 1957

De firma I. Deegen en Zoon en de N.V. Sal de Jonge, metaalhandel uit Amsterdam, hebben de sloop van de 67 tramwagens op zich genomen en deze geschiedt in Haarlem. Zij hebben al veel aanvragen gehad voor bovenstellen, die als noodwoning verkocht zullen worden. Daarnaast kunnen ze ook uitstekend dienst doen als clubgebouw. Het ijzer zal aan de Hoogovens verkocht worden. Ook in het buitenland is belangstelling voor de koop van de tramstellen, temeer daar de meeste wagens in goede conditie verkeren.
De firma Mantel en Korting uit Amsterdam is belast met het opbreken van de rails.
De lengte die opgebroken moet worden op het traject Zandvoort - Amsterdam is de lengte van de baan; 25 kilometer en 200 meter. Ruim 100 kilometer rail moet dus uit de grond. Het slopen van de trambaan levert naar schatting 200 ton koper, 6.000 ton rails, 66.000 dwarsliggers en ruim 850 masten op. De werkzaamheden zullen ca. acht maanden in beslag nemen.







De tram was een geliefd onderwerp voor diverse reclame-uitingen, zoals een omslag van een blocnote (1929), een advertentie (ca 1930) en een suikerzakje (ca 1950).



Tramplein. Let op de bijzonder lange vlaggenmast op het tramgebouw. Aan het huis rechts is inmiddels een serre gebouwd.

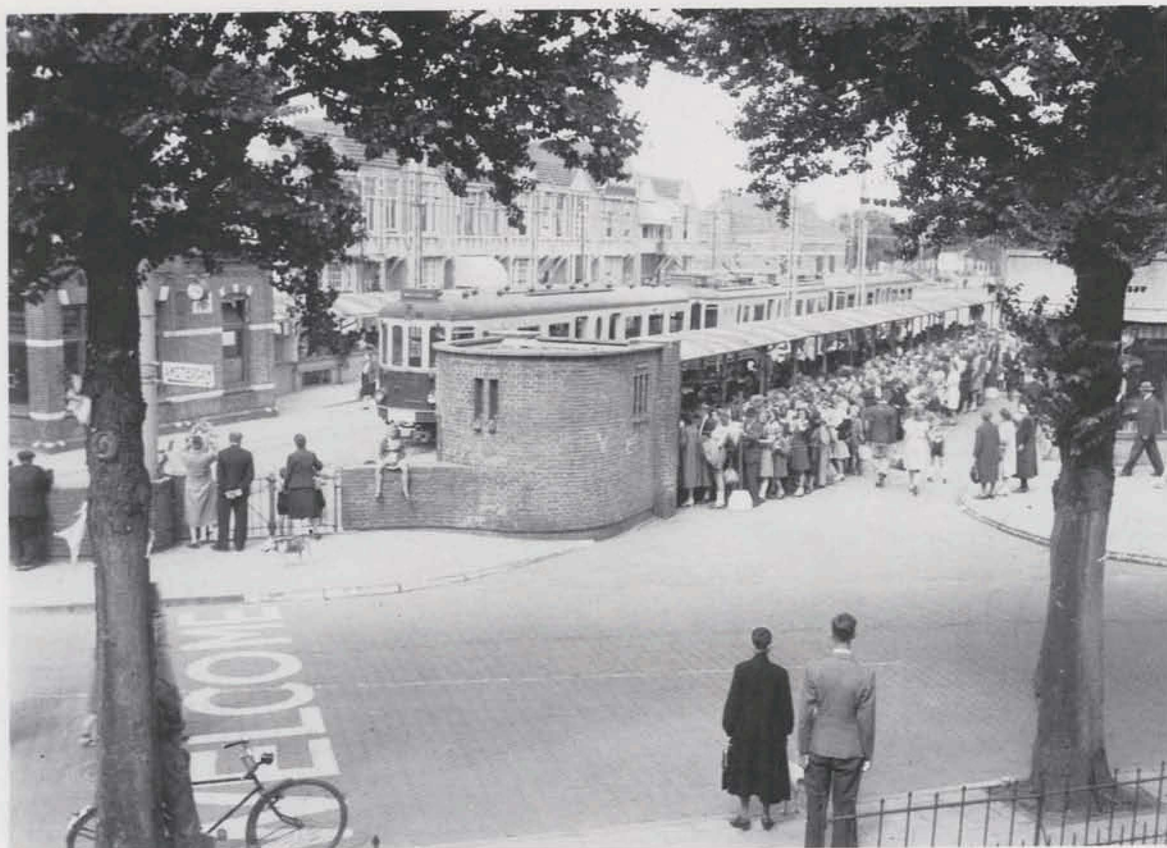


Prachtige tegenlichtopname van het Tramplein uit de twintiger jaren.



Vanaf 1 januari 1924: de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NZHTM). Maas Azijn (gesteriliseerd) was toen kennelijk erg in trek, gezien de vier reclameborden.

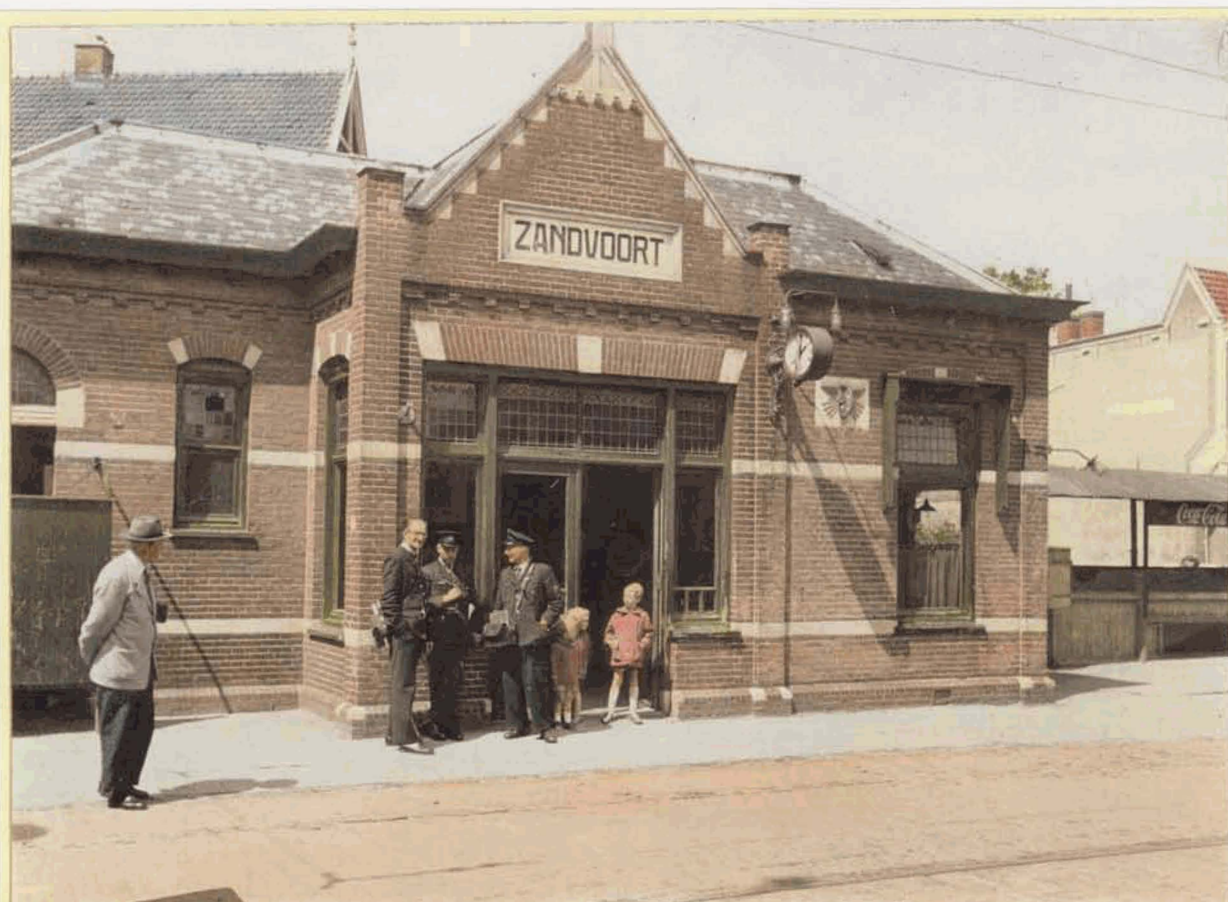
Deze luchtopname uit 1929 geeft een goed overzicht van de tramroute door het centrum; vanaf het Tramplein en het Zwarte Veldje richting Koninginneweg. Links school D en een deel van de algemene begraafplaats.



20 oktober 1945, het is nog maar kort na de oorlog en de tram is voor vele mensen nog het enige vervoermiddel. Op de Groote Krocht is `WELCOME` te zien, een ode aan onze bevrijders. Foto Renes, verzameling F. Spee.



Na een dagje strand nog even een sprintje trekken vanaf de schapenhokken naar de Boedapester. De mode van 2 augustus 1948 in beeld. Foto Spaarnestad Archief.

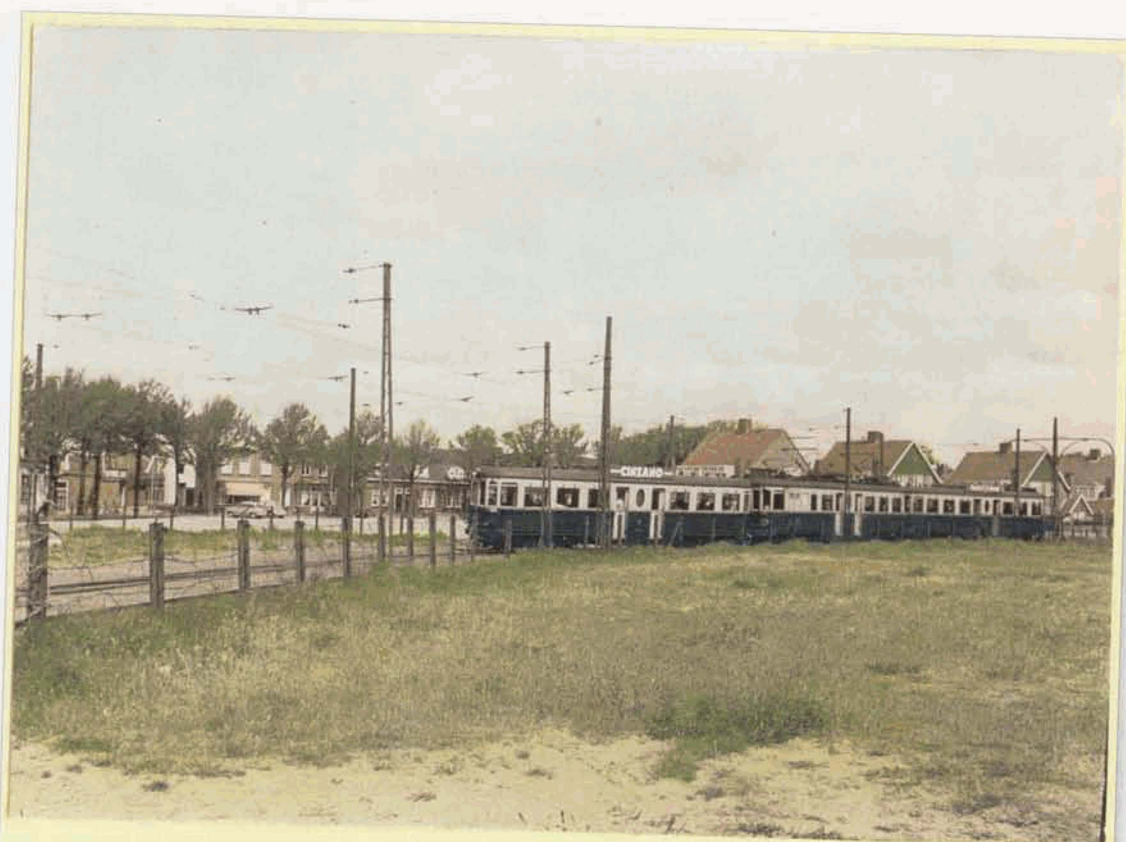


Voor vertrek even een ontspannen onderonsje tussen (v.l.n.r.) Joop van de Heuvel, wagenvoerder C. Lahey en 1e conducteur Hein Verdoorn. Klaas de Voogd was destijds beheerder van het winkeltje in het wachtlokaal.



Halen we 'm nog ....of net niet?

Een Boedapester op weg naar het eindpunt. Dit kun je zien omdat deze op het rechter spoor rijdt.





Halte Kostverloren-De Tol. De man op het dak doet onverstoorbaar zijn werk.

Een volbloed trambestuurder

Door Marianne Bluijs-Bakker



de heer F.H. Sallé

Wat zou het leuk zijn, om voor dit speciale nummer iemand te spreken, die nog zelf op de blauwe tram gereden heeft. Die iets zou kunnen vertellen vanuit een andere invalshoek dan die van passagier, restaurateur of tramliefhebber. Zou zo iemand nog in leven zijn, vijftig jaar na het opheffen van de lijn? Nou, het was niet moeilijk hem te vinden met de welwillende medewerking van het NZH-museum: de heer F. H. Sallé, springlevend, vitaal en nog steeds helemaal vol van de tram. Zijn tram. Hij woont in Haarlem, is geboren in 1922 en gestopt met werken in 1983. De heer Sallé blijkt trouwens behalve over het personenvervoer met passie te kunnen vertellen over het echte, ouderwetse slagersvak, dat hij ook jaren uitgeoefend heeft.

"Zeg maar Felix; katten zijn er gek op...", zo luidde de introductie. En dat zette direct de toon. Er zou een hele Klink gevuld kunnen worden met wat de heer Sallé zich allemaal weet te herinneren. Wat vooral opvalt, is dat hij met zoveel plezier terugkijkt op zijn periode op de blauwe tram (van 1945 tot 1957). Later is hij nog busconducteur en vervolgens buschauffeur geweest tot aan zijn VUT, maar dat is natuurlijk niet te vergelijken met de tramtijd. Uit zijn verhalen blijkt, dat de sfeer goed was en vooral...dat er onderling veel geintjes uitgehaald werden.

Namen van collega's uit die tijd worden zonder aarzeling genoemd: Keizer, Grooteboer, Theunissen, Metselaar, Kneepkes, Giskes, Zwemmer (die het onderhoud aan de trambaan deed), Talink. Er vallen termen als treingeleider, wagenvoerder en conducteur.

Felix noemt de NZH spontaan een goede werkgever. Nu kunnen wij ons dat niet voorstellen, maar destijds waren werkweken van 60 tot 70 uur, buiten de overuren, geen uitzondering. Toen niks geen gezeur over vader, die af en toe het vlees komt snijden. Hij was toen één zondag in de zes weken vrij. Toch werd hij dan wel eens opgeroepen voor een reservedienst (die om 05.30 u kon beginnen). Dan riep hij tegen zijn vrouw: "Zeg maar dat ik in de kerk zit".

Zo rond 1946 verdiende je in zo'n functie fl. 36,-- in de week. Je betaalde destijds fl. 1,-- voor een retourtje Amsterdam-Zandvoort, herinnert Felix zich.

Vermeldenswaard is bijvoorbeeld, dat je rond Amsterdam op een stroomnet reed van 1200 V, rond Zandvoort werd dat 600 V. Zodat passagiers, comfortabel lezend bij goed licht, zich opeens in de schemering bevonden. De Boedapesters trokken nl. veel stroom en de automaat van de Métallurgique sloeg dan uit.

Behalve de technische gegevens, die Felix Sallé moeiteloos uit zijn mouw schudt, zijn er vooral veel anekdotes. Over een pruim tabak, die onder de dodemansknop gepropt was; over de ruim 80 km per uur die op de laatste rit naar de remise regelmatig gehaald werd, over de wedstrijdjes in '56/'57 tussen de bus en de tram, wie er het eerst in Haarlem zou zijn. Het is moeilijk een keuze te maken uit al die enthousiaste verhalen, die steevast eindigen met "en gelachen dat we hebben!".

Zo was er een vaste passagiere uit Aerdenhout, die altijd nog een beetje sliep op weg naar haar werk; toen werd er een keer een sneeuwbal in het bagagerek direct boven haar gelegd. Zij kwam werkelijk klaarwakker op de bestemming. Een nog altijd gekoesterd verhaal gaat over paardenvijgen (er was immers veel bereden politie in Zandvoort), die verwisseld waren met het gebak in een doos van Rinkel, door een passagier vergeten en bij gevonden voorwerpen terechtgekomen. Degene van het personeel die dacht, die neem ik lekker mee naar huis, het is midden in de nacht, daar kraait geen haan naar, is van een koude kermis thuisgekomen, omdat alle collega's wisten, hoe de vork in de steel zat. En hem dat nog héél lang hebben laten voelen.

Nog een aardige herinnering tekenend voor die tijd: heel vroeg in de ochtend vertrokken de garnalenpelsters op weg naar hun ventwijk, via Bentveld, de Mr Enschedeweg naar de Viersprong. Zij droegen een juk met twee manden, één met ongepelde garnalen en een kopje en één met gepelde in pakjes van één of twee ons. Soms bood Felix ze een gratis ritje aan. En soms kreeg hij een pakje garnalen als blijk van dank. Heerlijk, b.v. voor tussen de



ZANDVOORT ZOALS HET WORDT

NOORDZEE

In het op 5 mei 1947 verschenen onderzoek "Rapport - Badplaats Zandvoort" met daarin de toekomstmogelijkheden voor "den wederopbouw van Zandvoort als zeebadplaats", werd uitgegaan van een verplaatsing van het eindpunt van de tram naar het midden van de Haltestraat, tussen Schoolstraat en hoek Pakveldstraat-Haltestraat (bij café "Neuf"). Hiervoor zou dan de bebouwing in de tussenliggende straat moeten wijken.

middag op brood. Wel jammer, dat zijn moeder ze dan soms al opgegeten had. Het moet zo rond '46'-'48 geweest zijn.

Na de mooie anekdotes geeft Felix Sallé nog uitleg over de apparatuur in de tram, die staat in het NZH Vervoer Museum. Zonder na te denken tovert hij tal van hulpstukken onder de zittingen vandaan. Soepel en vanzelfsprekend staat hij op de bestuurdersplaats. Alsof hij nooit weg geweest is.

Het is prachtig om te kunnen constateren, dat iemand uit het vak nog met zoveel plezier praat over zijn werk, terwijl dat in de ogen van jongere generaties bepaald geen gemakkelijke tijd moet zijn geweest! Bewonderenswaardig, of heeft dit gewoon te maken met de inspirerende liefde voor de blauwe tram.....? ◄

Naar het strand...

door Marianne Bluijs-Bakker

VLUG
IN- EN
UITSTAPPEN.

Het prachtige interieur van de Boedapester.

Bij dit – toch een beetje trieste – jubileum, immers er wordt herdacht dat iets moois vijftig jaar geleden verdwenen is, komen er als vanzelf lang vergeten beelden boven. Weliswaar niet van Zandvoort, maar wel van de kust en de blauwe tram. Je zou het bijna universele jeugdherinneringen kunnen noemen.

Toen ik een paar jaar geleden, net als vele Zandvoorters, even plaats mocht nemen in het prachtig gerestaureerde rijtuig op het Raadhuisplein, wás ik er opeens weer. Voelde ik de betovering, die een ritje naar het strand had.
Lang, heel lang geleden.

Was de tram echt zó mooi als deze? Ik geloof het maar al te graag. De banken van pluche; als het uitzicht je als 6, 7 jarige niet beviel, dan draaide je je om en ging je op je knieën zitten; je wilde niets missen van wat er voorbij schoot!

OP-OF AFSPRINGEN GEDURENDE DE RIT
— IS VERBODEN —

UITSTAPPEN OVER VOORBALCON

VOOR ACHTER } BALCON 10 11 } STAANPLAATSEN.

NIETS BUITENSTEKEN LEVENSGEVAARLIJK

Er was veel glimmend koper en hout en van die bagagenetten, waar allerlei tassen en koffers in schommelden. Wat zou daar allemaal in zitten? En overal kleine bordjes van email met wat je wel en vooral wat je niet mocht. Ik kon ze al lezen en het kwam niet bij me op om me niet aan die voorschriften te houden. Zo'n man in uniform hoefde je alleen maar even aan te kijken...

De scherpe bochten waren het mooist, maar dan moest je wel je emmertje en schepje op je schoot goed vasthouden (die mochten beslist niet in de grote tas van moeder), want je wilde echt niet nog een keer meemaken, dat je al die weggerolde zandvormpjes op je knieën tussen al die warme grotemensen-voeten moest opvissen. Onder die afkeurende blikken, vooràl van mensen met een hoed op, voelde je je opeens, nou ja, zo'n kind.

En het rinkelen van de bel, opzij allemaal, wij gaan naar het strand! Je vond het vanzelfsprekend, dat iedereen uit ontzag stopte voor die machtige, blauwe tram. Van verkeersregels nog geen idee.

Dan de klapraampjes, aan zo'n ring trok je ze open. Soms mocht dat. Want je wilde de zee alvast ruiken, ik weet zeker dat ik die kon ruiken, net als de houten plankieren, het zout en het zand. Al veel eerder dan dat je een stukje zee kon zien, in de verte.

Vervelend was het, als oudere mensen begonnen te zeuren, dat het zo tochtte. (Waarom ga je dan naar zee, dacht ik op zo'n moment, waar altijd wind staat? Straks waait die stomme hoed van je nog af.)

Zo'n rit was vol belofte, je wilde dat het nog lang zou duren in zo'n spannende tram, maar tegelijkertijd was je vol ongeduld: "Mam, zijn we er al bijna?" Want je wilde wel mooi de eerste zijn, die op het knopje drukte voor de juiste halte. Dat-ie altijd wel zou stoppen bij het eindpunt drong niet echt door.

De tram bracht mij naar een andere wereld. Het licht was anders, de wind was anders, uitgelaten en vrolijke mensen en vooral veel kinderen om me heen. Met zo'n ratelend molentje. En overal kleurrijke vlaggen en vliegers.

Het moet haast wel, dat ik ook een keer in een overvolle tram moest staan, tussen de veel te grote en dikke mensen gepropt, alles plakkerig en warm. En dat ik niet bij dat oogje van de raampjes kon, wat trouwens niet veel geholpen zou hebben. Maar dat is verdrongen. Als kind kon ik in de blauwe tram altijd heerlijk zitten, als een prinses op weg naar haar zandkasteel. ◄

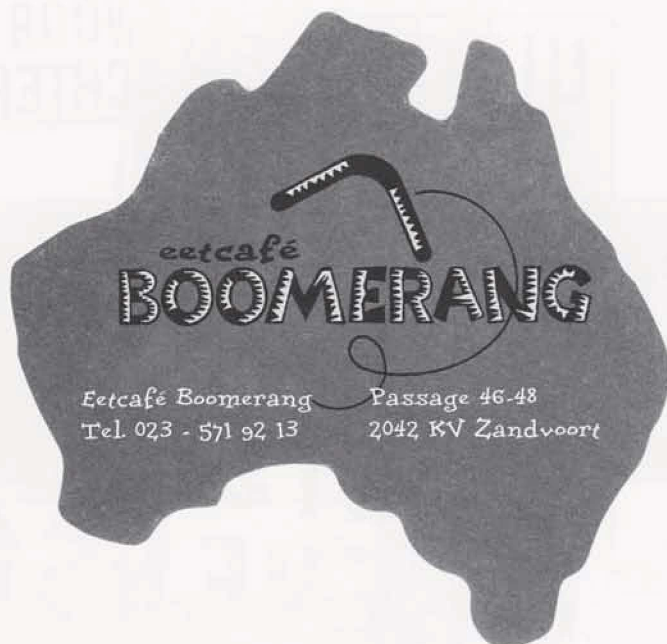
IN GEVAL VAN NOOD HANDGREEP KRACHTIG NAAR BENEDEN TREKKEN

BEACH CLUB
TIEN



ONTBIJT - LUNCH - DINER - PARTIJEN - (BEDRIJFS)EVENEMENTEN

STRANDWEG 10
2042 JA ZANDVOORT
TELEFOON: 023 5713200
INFO@BEACHCLUBTIEN.NL



Fijn dineren in
Australische sferen



Bruna Balkenende

Grote Krocht 18
2042 LW Zandvoort
Tel: 023 5716033
Fax: 023 5716540
brunabalk@planet.nl



Winkelcentrum Jupiter Haltestraat Zandvoort

Een gezellig centrum voor:
Speelgoed
Kadootjes
Meubels
Herenkleding
Kindermode

Huishoudelijk
Bloemen en Planten
Kinderschoenen
Sport
Snoep
Een hapje

Voor ieder wat wils
KOM EENS LANGS!!

DE BLAUWE TRAM EN DE GRIJZE BOEDAPESTER

Door Thys Ockersen



De man in uniform die de kaartjes verkocht in de Boedapester.

Niemand wilde die hoekhuizen op de Wilhelminaweg kopen die als grens de trambaan hadden, waar elk kwartier trams naar en van Zandvoort langs denderden. Dus stonden ze als laatste in de verkoop. Ik weet niet of mijn ouders te laat waren met hun aankoop, of dat het tramlawaai ze als rasechte Amsterdammers nauwelijks interesseerde. Wij belandden in augustus 1952 op Wilhelminaweg 54 en verlieten de Saffierstraat in de Diamantbuurt, waar mijn vader nog bij de diamantfabriek Asscher werkte als slijper.

Een oorverdovend geluid was het, als zo'n blauwe tram of grijze Boedapester ons huis passeerde, maar het was wel makkelijk dat halte Kostverloren zo dichtbij was. Je stapte op en een uur later zat je in het hartje van Amsterdam, de Spuistraat.

En nu, vele jaren later, realiseer ik me hoe mooi die route door Bentveld en Aerdenhout was, vooral als de sneeuw in de bomen zat. Je ging eerst vanuit het dorp waar de begin/eindhalte was over de trambaan, die gelijk liep met de Haarlemmerstraat. Daarna dook hij – parallel aan de Zandvoortselaan – het duin in. Het mooie van die trambaan was dat de tram een eigen leven leidde en geen verantwoording aan ander verkeer moest afleggen. Wat nu een fietspad is was toen eigen terrein van de NZH. Het had iets romantisch, want de tram baande zich een weg door een mooi duinlandschap tot aan Bentveld/Aerdenhout, daar werd het weer de bewoonde wereld. Maar wat voor een: langs mooie oude huizen en kleine villa's. (Waar mensen met geld woonden, die vermoedelijk in auto's reden en nooit de tram namen.) Dan kwam er een grote stalen brug waar de tram overheen ging en met een sierlijke boog, zo'n beetje bij tuincentrum Empelen & van Dijk, dook hij naar de Leidsevaart. Toen ik in 1958 toelatingsexamen deed voor het Coornhert Lyceum speelden wij aan de overkant van de school nog op de grote zandheuvel waar ooit de rails op hadden gelegen. Kort daarna werd die afgegraven en herinnerde niets meer aan de trams.

Nu kan ik me nauwelijks meer voorstellen, dat er op de smalle Leidsevaart twee trambanen lagen met daarboven elektrische leidingen om de trams van en naar Haarlem te verplaatsen. Bij de Bavokerk ging hij rechts de brug over richting Tempeliersstraat waar een belangrijke halte was. Die halte kende ik maar al te goed, omdat we ook wel naar Haarlem gingen en altijd de Tempeliersstraat als opstap- en uitstapbasis hadden. Er was een wachtkamer met houten banken.

Er zat avontuur in de tramrit, dat voelden we allemaal als kind. We wilden graag tramconducteur worden, want die mannen hadden mooie pakken aan met een pet, ze waren een autoriteit en ze knipten kaartjes. Om hun nek hing een zware, zwarte tas aan een brede riem, waar langwerpige blikken uitstaken en in die blikken zaten allerlei soorten kaartjes met diverse kleuren. Afhankelijk van de prijs van een kaartje. Met een beetje geluk kreeg je een blokje na afloop, als alle kaartjes er vanaf gescheurd waren. Nog mooier was de overstap met levensgevaar, die de conducteur maakte in de openlucht van de ene schommelende wagon naar de volgende. Nee, dit waren onze echte helden!

Na de Haarlemse binnenstad liep het tramtraject parallel aan het spoor van de treinen. Ertussenin lag een vaart die van Haarlem via Halfweg naar Sloterdijk liep. En vanuit de tram kon je een scala aan leven zich in en om dat water zien afspelen. Alleen konijnen waren in die jaren vijftig niet meer te zien. Het verhaal ging, dat iemand gif

(lees verder op pagina 39)



(vervolg van pagina 37)



De Boedapester bij halte De Tol, op weg naar het eindpunt. Het Caltex-reclamebord geeft aan dat er op het circuit weer wat te doen is. Het piepkleine bordje daarboven wijst de richting aan.

had rondgestrooid waardoor het hele konijnen- en hazenbestand was uitgeroeid. Het zou heel wat jaren duren eer die weer terugkwamen.

Ik vroeg me altijd af waarom er nog iemand in Halfweg woonde, want op die tijden dat de Suikerfabriek in werking was, was de stank niet te harden. Alsof duizenden mensen scheten hadden gelaten. Je moest wel gek zijn om daar te gaan wonen. Aangekomen bij Sloterdijk zag je een Coca-Cola fabriek. Dat was iets magisch, want Coca-Cola was een Amerikaanse frisdrank en veel concurrentie was er toen nog niet. Ik vroeg mij af of de cola in Sloterdijk werd gefabriceerd. De tram ging nu de Admiraal de Ruyterweg op. Een lange straat in een volksbuurt met een majestueuze naam, maar hoe mooi die naam ook was, de straat was lelijk en saai. Dan naar links en na een winkelstraat bij het Bos en Lommerpark stopte hij weer. Altijd zag ik dan tegen het raam van een huis demonstratief de krant de Waarheid geplakt. Die mensen wilden er absoluut voor uitkomen dat ze communist waren. Ik kon me moeilijk voorstellen dat wij thuis onze PvdA-gevoelens zouden uitdragen door een exemplaar van Het Parool tegen het raam te plakken. Ik kon niet zien of die Waarheid ook wel eens door een nieuw exemplaar werd vervangen, maar zelfs toen de bus er reed hing er nog vele jaren een krant. Via de Rozengracht bereikte de tram de Spuistraat, waar gerangeerd moest worden om weer terug te rijden. De straat was bezaaid met rails en het rangeren maakte nog veel meer lawaai dan die paar keren, dat de trams langs ons huis reden. Trouwens, door heel Amsterdam lagen zowel rails van de NZH-trams als van de lokale trams van het GVB, die smaller waren. Ook daar een wachtkamer met houten banken en ik was altijd gefascineerd door een afbeelding van een boot die door een paard werd getrokken. Dat was de voorloper van de tram.

Toen het drukker in de stad werd en er meer auto's kwamen werd dat een grote ergernis. En dat bezegelde het lot van de tram naar Zandvoort. Hij moest verdwijnen. Het verkeer was er zeker bij gebaat (dacht men toen) als de tram door de autobus werd vervangen. En zo geschiedde.

Een paar jaar geleden (oktober 2003) werd er een oude tramwagon midden in het dorp geplaatst en iedereen kwam kijken. Nou was die gerestaureerde wagon werkelijk veel mooier dan onze mooiste herinnering, maar toch. De nostalgie was groot en verhalen over vroeger vlogen in het rond. Er waren zelfs mensen die beweerden dat ze in de blauwe tram voor het eerst hadden gezoend.
Ik kan me nauwelijks voorstellen dat er in de toekomst zulke tedere gevoelens opwellen bij het aanschouwen van het interieur van een Connexxionbus. ◄

(kijk ook op pagina 41)





(vervolg van pagina 39)



Halte Tempeliersstraat te Haarlem, het opstappunt naar Zandvoort, met Métallurgique tram en oerbus NZH. Op de achtergrond bioscooptheater Lido.

Op weg naar Zandvoort passeerde je bij Heemstede - Aerdenhout het tramviaduct over de spoorlijn Haarlem - Leiden. Hier de Beijnes A 256.

Verdwenen maar niet vergeten

(De titel van dit artikel heb ik "geleend" van de tramfoto-expositie in 1986, die samengesteld was door de heer L.J.P Albers)

Door Nel Kerkman

Herinneringen

Met weemoed denk ik - en met mij velen - terug aan de oude blauwe tram. Toentertijd besefte ik nog niet hoe belangrijk deze verbinding was. We stapten doodgewoon in de tram die ons bijna tot aan de voordeur van het Sportfondsenbad in Haarlem bracht. Nog zie ik de volgepropte schapenhokken en ruik ik de geur van het urinoir, dat naast het wachthuisje stond. Ook kan ik me de laatste rit van de tram op 31 augustus 1957, die om "24.30 u" zou vertrekken, nog goed herinneren. Uiteindelijk kwam de laatste tram pas om 03.00 u ontmanteld in Zandvoort aan. Daar werd er van alles en nog wat uit de wagons losgeschroefd en meegenomen, zelfs zitkussens! Wat daar mee gebeurd is? Geen idee; misschien ligt er nog ergens wel een voorwerp uit de tram achteloos bij iemand op zolder?

Nu besef ik pas hoe uniek deze tramverbinding was. De huidige fileproblemen voor de bussen zouden snel oplossen als we nog beschikten over de tramroute. Een poosje terug heb ik een bezoek gebracht aan mijn oude liefde (de Boedapester). Hij stond gepoetst en opgeknapt te stralen in het unieke NZH Vervoer Museum in Haarlem. Later kom ik in gesprek met de directeur van deze Stichting, Gerrit Schaap. Hij vertelt met veel enthousiasme over zijn passie "de blauwe tram".

In hart en nieren

Direct vanaf de Wilhelminaschool is Gerrit als jongste bediende in dienst gekomen bij de NZH. Hij weet nog precies wat hij verdiende: fl.39,- per maand. In het begin bestond zijn werk uit postzegels plakken, de post wegbrengen en onder andere het afstempelen van de tramkaartjes van zeven naar acht cent. Al die jaren (40) is Gerrit de NZH trouw gebleven en door middel van diverse avondstudies heeft hij zich weten op te werken naar de functie van chef salarisadministratie. Op mijn vraag of hij de laatste tramrit heeft meegemaakt zegt hij: 'Helaas niet, ik zat toen in militaire dienst'. Als Gerrit eenmaal over zijn hobby begint te praten is hij niet meer te stoppen. Ook hij vindt het jammer dat het unieke vervoermiddel er niet meer is en denkt met weemoed aan de tijd van weleer. "Hadden we die tram maar gehouden. Het was een uitzonderlijk traject waarvan het grootste gedeelte uit een vrije trambaan bestond. Er waren twee knelpunten, het ene was de Tempeliersstraat in Haarlem en het andere de Anthoniestraat in Amsterdam. Overigens kwamen door de aanwezigheid van een conducteur per wagon vernielingen weinig voor". Als directeur van het NZH Vervoer Museum is Gerrit op vrijwillige basis nog wekelijks actief. Zijn intentie is om samen met oud-collega's de geschiedenis van de blauwe tram en het materieel te tonen aan jong en oud publiek. Door wisseltentoonstellingen en schenkingen van foto's, documenten en veel gebruiksvoorwerpen wordt de herinnering levend gehouden. Van heinde en verre komen verzamelaars (zelfs uit het buitenland) om de collectie te bewonderen en te mijmeren over die goede oude tijd.

Het NZH Vervoer Museum

Met het al aanwezige materiaal en materieel kon op 11 april 1986 door NZH-directeur de heer Testa in een van de busgarage afgescheiden deel een volgens hem "klein maar knus bedrijfsmuseum" worden geopend. Wegens verschillende uitbreidingen werd besloten een nieuw museum te bouwen op het NZH-terrein. Dit kwam gereed in 1996. Samen met dertig enthousiaste vrijwilligers, onder wie drie Zandvoorters: de heren B.J. Abeelen (techniek), F.H. Porsch (archivaris) en G.W. Schaap (directeur), wordt het museum nog steeds in stand gehouden.
In eerste instantie zou het museum vanwege geplande woningbouw meeverhuizen naar een terrein in de Waarderpolder, maar dat is gelukkig niet gebeurd. Sterker nog: men heeft er 1500 m2 grond bij gekregen. Het museum staat ingeschreven bij de Museumstichting en er zijn veel wisseltentoonstellingen. Momenteel zijn er drie trams in bruikleen van het Spoorwegmuseum in Utrecht en deze komen waarschijnlijk in eigendom. Er zijn vele boeken geschreven door de heren L.J.P. Albers en A. van Kamp, die in het museum te koop zijn. ◄

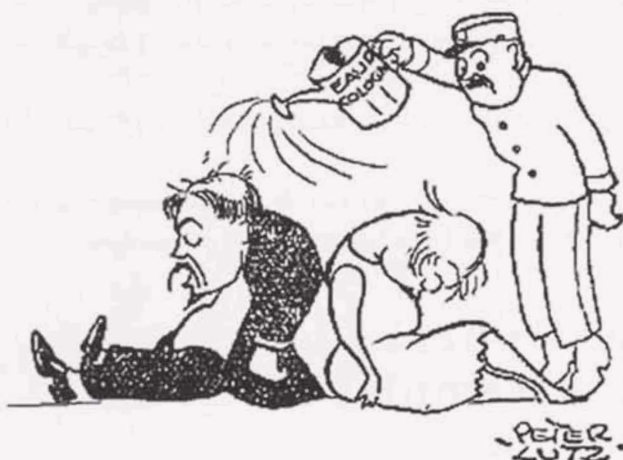


Schaapskooi - verzuchting.

Ik sta hier in de schaapskooi en zucht.
Hoe benauwend is nu, om me, de lucht.
Ik heb haast een beklemming op de borst.
Ik vluchtte als ik maar dorst.
Maar ik vrees dat het wachten langer d u u r t .
En dan is mijn Pinksterdag heelemaal verzuurd.
Op duin en aan strand daar was het fijn.
Het was een amusement voor groot en klein.
Moch, je daggenoegens verdwijnen voor goed.
Als je in de schaapskooi wachten moet.
Naast me een jongentje, die riekt niet meer frisch.
En een juffrouw, die wis twee honderd pondjes is.
Een duwt me in den rug, een ander in de lenden.
Ik kan me niet draaien, keeren of wenden,
Ik heb heerlijk genoten van zee en zon.
Daar straks word ik opgepakt als in een harington.
Daar heb je een Budapester, die moet eerst rangeeren.
Intuschen sta ik me een ziekte te transpireeren.
Bij mijn neus pakt mij een kind op moeders arm.
Zijn handjes zijn vies en mama heeft het warm.
Naast me een vent, die pruimt zwaar,
En de tabakslucht vermengd met een klare maakt me naar.
En eindelijk een opluchting, de slier gaat vooruit.
Voetje voor voetje komen we de schaapskooi uit.
JODOCUS :

Zandvoortsche Courant 1929

EEN GOEDE MAATREGEL



Naar wij vernemen zal vanwege de directie van onze tram in de zomermaanden een vaste beambte worden aangesteld om de passagiers, die flauw vallen omdat ze te lang in de schaapskooi hebben gestaan met eau de cologne te besproeien.

(Cliche welwillend afgestaan door het „Weekblad van een Amsterdammer")

1927



Zandvoorts Museum

Naar aanleiding van het feit dat de Blauwe Tram op 31 augustus 1957 voor de laatste keer vanuit Zandvoort naar Amsterdam reed, opent het Zandvoorts Museum precies 50 jaar later in samenwerking met o.a. het Historisch Genootschap de Blauwe Tram, het NZH Vervoer Museum en het Genootschap "Oud Zandvoort" de tentoonstelling **'Retourtje Blauwe Tram'**.

Dit heuglijke feit zal op **vrijdag 31 augustus van 19:00 - 21:30 uur** in de vorm van een duo-opening plaatsvinden, waarbij genodigden per oude NZH-bus vervoerd kunnen worden tussen het Zandvoorts Museum en het NZH Vervoer Museum in Haarlem.

De tentoonstelling is te bezichtigen tot 4 november 2007.

Voor meer informatie:
www.zandvoortsmuseum.nl.





Dag Blauwe!

Zeg, tram, nog maar één dagje,
dan ga je van ons heen,
het doet mij even slikken,
een mens is niet van steen.
Ik zie je niet vertrekken,
met een soort leedvermaak,
al val jij bij veel mensen
ook niet meer in de smaak.

Ja, ouwe, trouwe blauwe,
de mensheid is zo wreed,
jij won niet álle harten,
hoe jij je best ook deed.
In een gejaagde wereld,
deed jij nog "kalmpjes" aan,
jouw snelheid kon niet sneller
en 't moest toch sneller gaan.

Hoewel jij je al sling'rend
verplaatste weliswaar,
was toch jouw gang geregeld,
jij was geen "boemelaar".
Jij gaf aan onze badplaats
zo'n echt intieme sfeer,
nu past jouw "slome slinger"
niet meer in 't snelverkeer....

Jij ging reeds vijftig jaren
aldoor je "eigen weg",
al had je dan gebreken,
maar nooit geen bandenpech!
Karakt'ristiek, zeg blauwe,
en zo spreekt menigeen,
kwam jij zo in 't bijzonder
met Zandvoort overeen.

Na d'eerkroon in 't verleden
ontvang je nu..... het kruis,
al bracht je vijftig jaren
de mensen veilig thuis.
Zo is het leven, "blauwe",
dat noemen ze.....tragiek,
met jou verdwijnt in Zandvoort
een stukje romantiek.

Figaro

Bron: Zandvoorts Nieuwsblad, augustus 1957

De blauwe tram in de kunst

Als je per se de zee wil zien,
Moet je naar Zandvoort gaan,
Met die ouwe, blauwe tram
Van het Spui in Amsterdam,
Je neemt een heen en weertje
En dan ben je klaar,
Van het Spui in Mokum
Naar de Boulevaar!

(Toon Hermans)

Hoewel er op het internet honderden foto's van de blauwe tram voorhanden zijn en er verschillende (foto)boeken over zijn verschenen, zijn er toch maar weinig kunstenaars geweest die zich geroepen voelden de blauwe tram op doek of papier vast te leggen. Van de Amsterdamse kunstenaars zoals George Hendrik Breitner, Isaac Israëls, Jan Sluijters en Leo Gestel is werk bekend waarin een blauwe tram een bescheiden rol speelt. De tram die zij schilderden was echter niet de blauwe tram van de lijn Amsterdam - Zandvoort maar de lokale Amsterdamse tram.

Op het Spui

De kunstschilder Sam van Beek (1878-1957) heeft wel de moeite genomen om de blauwe tram op een mooie dag op papier in de aquareltechniek vast te leggen. In 1935 schilderde hij de tram van de lijn Amsterdam - Zandvoort aan het einde van de Spuistraat. Tot 1914 had deze zijn standplaats op het Spui, tegenover het Maagdenhuis, maar toen de Haarlemmertram met lange treinstellen ging rijden, bleek op het Spui daarvoor onvoldoende ruimte. De standplaats werd daarom verlegd naar de Spuistraat, waar op nummer 297 de Electrische Spoorweg Maatschappij zetelde (twee deuren voorbij het voormalige restaurant Dorrius). Vanaf de Spuistraat ging de tram linksaf de Raadhuisstraat op, om

Sam van Beek, *Spui met de blauwe tram*, 1935, aquarel, 31 x 20,5 cm, Gemeentearchief Amsterdam.

zo via de Westermarkt, de Rozengracht, de De Clerqstraat en de Admiraal de Ruyterweg naar Sloterdijk te rijden.
Daarvandaan vervolgde de tram zijn weg via de Haarlemmerweg, langs Halfweg en zo door naar Haarlem en Zandvoort.

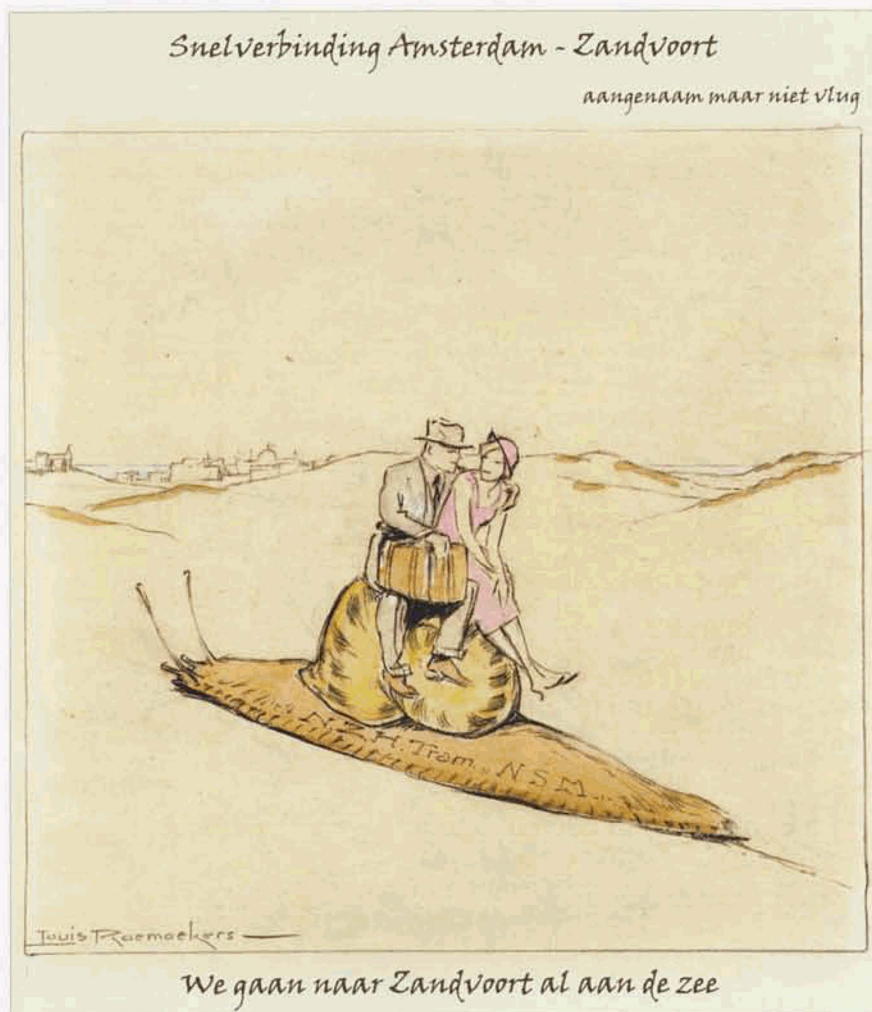
De slak van Louis Raemaekers

Een tijdgenoot van Sam van Beek, Louis Raemaekers (1869-1956), maakte in 1932 een spotprent van de tramlijn Amsterdam - Zandvoort. De tekening verscheen op 26 april van dat jaar in *De Telegraaf* met als titel: *Snelverbinding Amsterdam - Zandvoort aangenaam maar niet vlug. We gaan naar Zandvoort al aan de zee*, met inschrift op de slak 'NZH tram NSM'.

De reis naar Zandvoort was nu veel aangenamer vanwege de royale, met dikke kussens beklede, zitplaatsen, waarmee het in 1924 nieuw aangeschafte materieel uit Boedapest was uitgevoerd. Door de donkerhouten lambrisering kreeg de tram, die in de volksmond 'Boedapester' werd genoemd, een deftige uitstraling. Ook de reisduur was korter; in minder dan een uur was men vanaf het Spui in Amsterdam in Zandvoort.
Hoewel de wagens sneller gingen dan het oude materieel (gemiddeld 60 km per uur), ging het volgens de bekende politiek tekenaar van dit prentje niet snel genoeg. Toch verkoos menig reiziger de 'moderne' tram van de NZHTM (Noord Zuid Hollandsche Tramweg-Mij) boven de trein op het parallel lopende traject, omdat deze dieper tot de stadscentra doordrong en daar op diverse plaatsen gelegenheid tot in- en uitstappen bood.
Daarnaast was de tram veel goedkoper dan de trein.

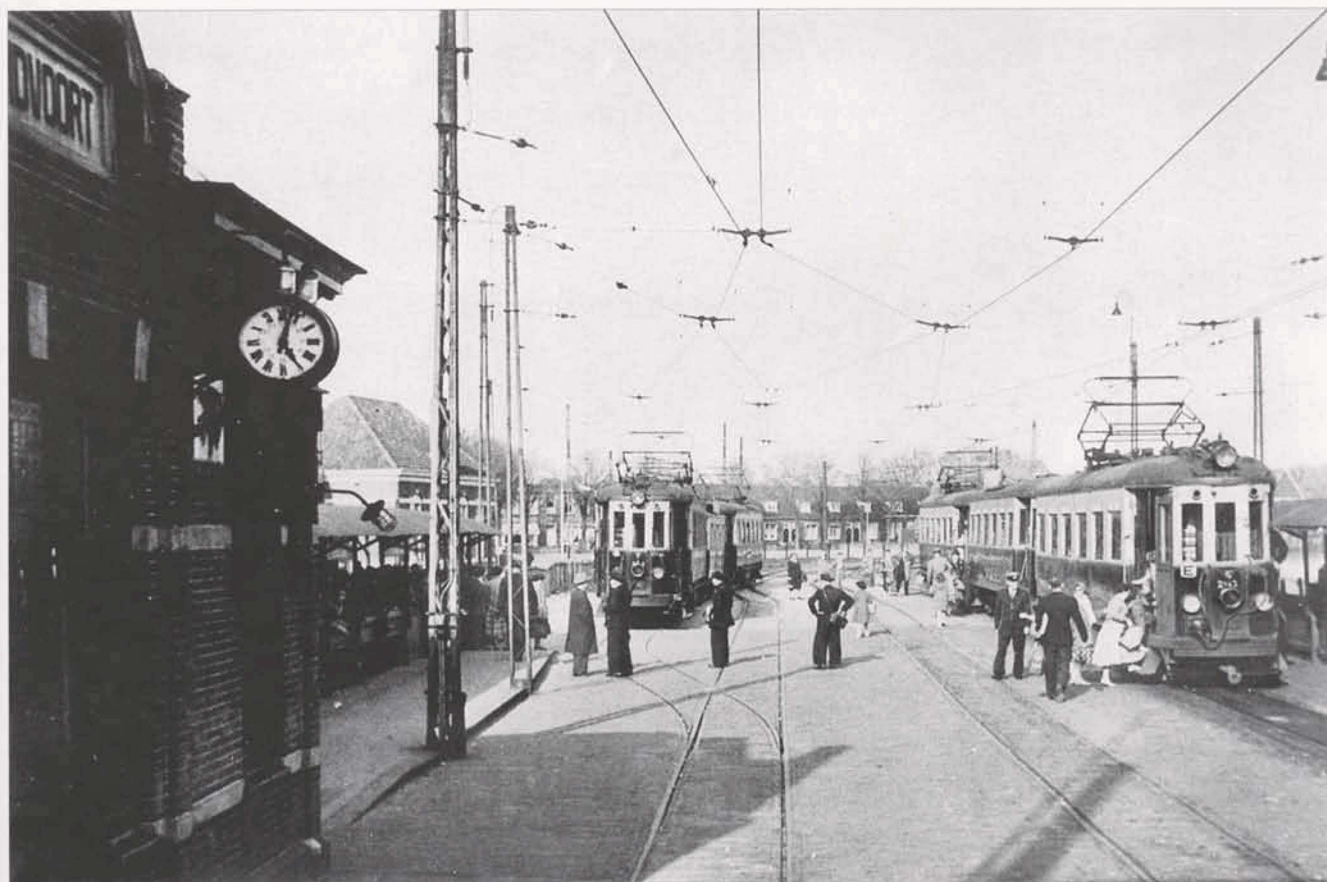
Uit verhalen van Amsterdammers, die zich de reis met deze mooie tram nog goed kunnen herinneren, blijkt duidelijk dat de rit een genot en een ware belevenis was en het werd dan ook door hen en vele anderen zeer betreurd dat de blauwe tram na het seizoen 1957 vervangen werd door een busdienst. Honderden fietsers en automobilisten begeleidden de tram op zijn laatste rit naar de remise.

Drs. Anne Marion Cense ◄



Louis Raemaekers, *Snelverbinding Amsterdam - Zandvoort*, prent, 24 x 21 cm (Amsterdam, 26 april 1932, De Telegraaf), Atlas Van Stolk, Rotterdam.





Aan het eind van de dag klaar voor vertrek.



Een betere opname is nauwelijks te vinden om te laten zien wat de tramlijn voor de economie van Zandvoort heeft betekend. Een ontroerend beeld. Let ook op de Prisma-klok op het wachtlokaal. Op de achtergrond de tijdelijke bloemenzaak van Loos en café "Old Dutch"







EMM
Woningbouwvereniging EMM
Thomsonstraat 1
Postbus 505, 2040 EA Zandvoort
Telefoon (023) 571 77 41
Fax (023) 571 49 24
Website: www.wbv-emm.nl
E-mail: info@wbv-emm.nl
Goed wonen op je eigen plek





Richting Zandvoort passeert de Boedapester op 21 juni 1957 de Manege (die niet veel later een prooi der vlammen werd), op de grens tussen Bentveld en Zandvoort. Foto L. Albers.



Met op de achtergrond het silhouet van het dorp rijdt de tram richting Haarlem. Het Huis in de Duinen alsmede gebouw De Schelp zijn markante herkenningspunten op deze op 28 april 1957 genomen foto. Voor deze opname klom fotograaf L. Albers in de trammast.

Zandvoort nam afscheid van "die Blauwe"

De laatste rit

Het was vijf minuten over half drie in de nacht van zaterdag op zondag, toen het helgele licht van de schijnwerper van de laatste "blauwe" de duisternis van de nacht doorboorde en het uit vier wagens bestaande tramstel om de hoek van de Prinsesseweg zichtbaar werd. Slechts in het eerste en laatste rijtuig brandde nog licht; in de twee middelste waren alle lampjes kapot geslagen.

Het wachten op deze laatste tram had overigens heel wat geduld van het publiek gevergd. Reeds rond middernacht waren bij het eindpunt naar schatting vier- tot vijfduizend mensen bijeen. Toen echter om kwart voor één een tweetal tramstellen respectievelijk naar Amsterdam en Haarlem vertrok en het publiek begreep, dat dit nog niet "de laatste" was geweest, keerde reeds een groot aantal teleurgestelden huiswaarts. Kort daarop begon een miezerig regentje te vallen en dit was de oorzaak, dat opnieuw een groot aantal mensen naar huis terugkeerde. Omstreeks twee uur waren er weer heel wat mensen op de been en toen "de blauwe" arriveerde was het aantal kijklustigen weer tot enkele duizenden aangegroeid.
De Zandvoortse politie, die vrijwel in volledige sterkte was opgekomen, stond voor de moeilijke taak de jongelui wat in toom te houden. Dit viel niet mee, want men wist van uitgelatenheid niet dol genoeg te doen en dit leidde tot enigszins rumoerige taferelen, waarbij de politie zelfs vrij hardhandig moest optreden. Vóór de motorwagen staande, werd de laatste trambemanning toegesproken door de voorzitter van de winkeliersvereniging 't Centrum (Kerkstraat en omgeving), de heer D. Petrovitch. Hij herinnerde eraan, dat het de tram was geweest, die Zandvoort groot heeft gemaakt en de Kerkstraat tot grote bloei bracht. Juist op het moment, dat opnieuw een periode van grote bloei in Zandvoort lijkt te zijn ingetreden, gaat de tram verdwijnen. "Dit zal zeer velen in Zandvoort weemoedig stemmen."
Aan elk der laatste bemanningsleden overhandigde spreker daarna een fles jenever, een grote taart en een kist sigaren. De haltechef, de heer G. West, sprak een slotwoord waarin hij verklaarde dat het personeel in alle voorbijgegane jaren steeds de grootste welwillendheid en tegemoetkoming van de inwoners van Zandvoort had ondervonden.

Het was precies tien minuten voor drieën toen voor de laatste maal het fluitje het vertreksein aankondigde en de gehavende tram zich in beweging zette, "volgepropt" met enthousiaste en luidruchtige "laatsteritters". Zonder enige ceremonie van overheidswege, hetgeen velen in Zandvoort een gevoel van teleurstelling heeft bezorgd, kwam op deze historische 31ste augustus 1957 het einde van een periode, die als een afgebakend tijdsbestek in de annalen der geschiedenis van Zandvoort zal blijven geboekstaafd. ◄





Unieke opnamen van het vertrek van de allerlaatste tram uit Zandvoort. Fotograaf onbekend.

bron: Haarlems Dagblad, 2 september 1957

bel onze
ledenadministratie:
Els Hoogervorst-Schuiten
023 – 571 8177
mail:
ledenadministratie@oudzandvoort.nl
Contributie per jaar
€ 9,95 binnen Zandvoort
€ 14,75 buiten Zandvoort

Abonnee worden?

Zandvoorters, uw doelgroep?

Met uw advertentie in
"De Klink" bereikt u ze! En dat
tegen een aantrekkelijk tarief.
Formaten:
⅙, ¼, ½ of een hele pagina
Matthé Crabbendam,
023 – 571 2514

6 cadeaus voor minder dan één tientje?

Geef een abonnement
op "De Klink" cadeau!
4 keer per jaar in de bus
en gratis toegang tot de
genootschapsavonden
(inclusief een kopje koffie).
Els Hoogervorst – Schuiten,
023 – 571 8177

Uw bedrijf in contact met Zandvoorters?

Al degeen die in contact
wulle komme met Santforters,
plaetse een oproep in
"De Klink".

Matthé Crabbendam,
023 – 571 2514.

Een jarige?

Een
cadeau-abonnement
is een gewaardeerd
geschenk.

Oud Zandvoort digitaal?
Kijk op
www.oudzandvoort.nl

Haarlems Dagblad ontving veel gedichten naar aanleiding van de laatste rit van de Blauwe Tram. In de krant van 31 augustus 1957 werd dit gedicht geplaatst:

Vaarwel "Blauwe"

Nu ga je ons verlaten,
We zijn diep in de rouw,
We voelden ons zo veilig,
Je was ons altijd trouw!

Hoe knus toch was het reizen
Naar en van Amsterdam,
Naar zee en and're plaatsen
Vanwaar je ging of kwam...

Wat zullen we je missen
Je vrolijk railsgeluid,
Je dend'ren en je ramm'len,
Je schorre waarschuw-fluit.

Ach, goede trouwe schakel
Tussen stedeling en zee,
Als ze je gaan verbreken
Waar reizen we dan mee?

Hoe moet dat nu met ons gaan,
In Haarlems oud kwartier,
Men gaat ons isoleren,
Waar blijft nu ons plezier?

Hoe komen we deez' hoek uit
Naar Amsterdam, naar zee,
We moeten einden lopen,
Want niemand neemt ons mee...

Ach blijf nog even doorgaan
Tot men 't heeft opgelost,
Iets anders heeft gevonden,
Het koste wat het kost!

Ach, beste oude tramlijn,
We gunnen je je rust,
Maar eerst een and're schakel,
Met stad, met dorp, met kust.

Vaarwel dan, trouwe rijder,
Je was ons aller vriend,
We zijn je allen dankbaar,
dat heb je wel verdiend...

Een monument moet er komen
Als getuige van de Tijd,
Dat teken zal wezen
Van onze dankbaarheid...

De verdwijnende tram







29 aug. 1957



± 14 uur



31-8-57 ± 9.30 uur



Laatste terugblik...

N.Z.H. RETOUR 50 ct. KIND F 60702

Laatste tramkaartje! ± 9.30 uur







Onze laatste tram!!

31-8-57 ± 13 uur

Het afscheid van de tram op 31 augustus 1957 werd voor sommigen zelfs een pagina in hun fotoalbum. Fotograaf onbekend.

Winter 1957-1958: de afbraak van het traject is begonnen….

Bovenleidingen, masten en de rails richting Zandvoort worden geruimd ter hoogte van de Wilhelminaweg.

Een treurig beeld. Het wachtlokaal uit 1913 valt onder slopershand. Tramstraat nummer 5 is niet meer. Het oude postkantoor uit 1899 gaat eveneens tegen de vlakte (1964).



Eerste helft zestiger jaren. De laatste resten van een glorieuze periode voor Zandvoort. De wachtruimte voor de bus is gereed, het nieuwe postkantoor is in gebruik genomen en het Albert Heijn-complex staat nog in de steigers.



De auteurs van veel trammateriaal: de heren Ad van Kamp (links) en Luud Albers (tevens tramfotograaf)

Ad van Kamp is geboren in een stad vol trams (Den Haag) met tramlijn 3 door zijn straat. Van kindsaf aan had hij liefde voor de tram. In 1958 verliet hij de hofstad en in 1961 reed daar de laatste blauwe tram. Daardoor nam de interesse alleen maar toe en ontmoette hij andere hobbyisten. Zo is hij betrokken geraakt bij de restauratie van de Boedapester, die nu in het NZH Vervoer Museum te Haarlem staat. Er is tien jaar aan gewerkt!
In deze periode besloot Ad zelf een boek over het NZH-bedrijf samen te stellen en uit te geven. Over enige tijd verschijnt alweer zijn vijftiende boek. Momenteel is hij medewerker en bestuurslid van het NZH Vervoer Museum in Haarlem. De oude blauwe tram heeft nog steeds een heel speciaal plekje in zijn leven!

L.J.P. (Luud) Albers heeft vanaf zijn vroege jeugd interesse voor de NZH. Vanaf 1947 is hij spoor- en (NZH)tramfotograaf. Hij was teamlid bij de herbouw van de Boedapester B 412 (1976-1986) en is sindsdien medewerker van het NZH Vervoer Museum. Luud is auteur van vijf boeken over de NZH en een over de NS-periode 1945-1970.
Zijn foto's werden gepubliceerd in bijna 80 boeken en bij talloze artikelen in tijdschriften.





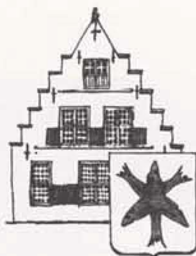
Geraadpleegde bronnen:

Trams en tramlijnen, voorlopers van "de blauwe tram", J.J. van Helden, Jac. de Graaf en J.C. de Wilde, 1974.
Trams en tramlijnen, paardetrams in het westen van Nederland, A. Dijkers, R.G. Klomp, W.B. van Norden en J.C. de Wilde, 1977.
Op het spoor van de blauwe tram, regio Haarlem, A. van Kamp, 1995.
De geschiedenis van de blauwe tram, een eeuw streekvervoer van Scheveningen tot Volendam, J.F. Smit, 1979.
Tussen strand en Waterland, de laatste tien jaar van de blauwe tram in beeld, L.J.P. Albers, 1981.
Het trambedrijf van de NZH, tussen Spui en Zandvoorts strand, 1899 – 1957, H.J.A. Duparc, 1995.
Met de tram naar Zandvoort, Ad van Kamp, Luud Albers, 2002.
Blauwe Tramlijnen in kleur, de lijnen Amsterdam – Volendam en Amsterdam – Zandvoort, L.J.P. Albers, 2006. *(verkrijgbaar bij boekhandel Bruna Balkenende)*
Haarlems Dagblad, augustus en september 1957.

Stichting NZH VERVOER MUSEUM

DVD "Blauwe Trams in Noord- en Zuid-Holland"

Op de dvd staan de tramlijnen Amsterdam-Zandvoort (duur bijna drie kwartier) en Amsterdam-Volendam alsook de lijnen rondom Leiden (naar Katwijk/Noordwijk en Den Haag). De totale speelduur is bijna twee uur; de beelden zijn voorzien van gesproken tekst, tramgeluiden en muziek. Het gedeelte Leiden-Den Haag is in kleur, de rest in zwart/wit.
Deze dvd is uitsluitend verkrijgbaar in het NZH Vervoer Museum te Haarlem en kost € 24,50.



www.oudzandvoort.nl

GENOOTSCHAP "OUD ZANDVOORT"

Opgericht 11 december 1970

e-mailadres: genootschap@oudzandvoort.nl

Ledenadministratie:
Adreswijziging & aanmelden nieuwe leden:
mevr. E. Hoogervorst-Schuiten
Oosterstraat 1,
2042VE Zandvoort
023-571 81 77
ledenadministratie@oudzandvoort.nl

Na lid geworden te zijn van het GOZ, ontvangt u het *eerstkomende* (kwartaal)nummer van "De Klink"

Contributie:
Min. € 9,95 binnen Zandvoort
Min. € 14,75 buiten Zandvoort
(incl. verzendkosten), per jaar

Bankrelatie:
ABN-AMRO te Zandvoort
rekeningnr. 56 57 38 305
Giro-rekening. 4206723 t.n.v.
Genootschap "Oud Zandvoort"

Bestuur Genootschap:

Voorzitter:
ing. Ger Cense
Kostverlorenstraat 115
2042 PL Zandvoort
023-573 3210
ger.cense@oudzandvoort.nl

Vice-voorzitter:
Ankie Joustra-Brokmeier
023-571 5155
ankie.joustra@oudzandvoort.nl

ir. Chris Wagenaar
023-571 3999
chris.wagenaar@oudzandvoort.nl

Secretaris:
Arie Koper
023-571 8441
secretaris@oudzandvoort.nl

Penningmeester:
Matthé Crabbendam
023-571 2514

Archivaris:
Martin Kiefer
archivaris@oudzandvoort.nl
06-53271618

Cor Draijer
023-527 3730
Dr. Johannus G. Mezgerstraat 42
2041 HC Zandvoort
cor.draijer@oudzandvoort.nl

Jaap Paap
jaap.paap@oudzandvoort.nl

"De Klink" ISSN 1384-7082

Het blad "De Klink" is een kwartaal uitgave van het Genootschap "Oud Zandvoort" en wordt samengesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van het genootschap.
Met het uitgeven van het blad streeft het bestuur naar een grotere bekendheid van de geschiedenis van Zandvoort en het bevorderen van de belangstelling hiervoor.

Redactie "De Klink"
Peter Bluijs, (hoofdredacteur)
Brederodestraat 28
2042 BE Zandvoort
023-571 82 92 (na 19.00 uur)
peter.bluijs@oudzandvoort.nl

Drs. Anne Marion Cense
06-53576757
amcense@hotmail.com

Jaap Kerkman Azn
023-571 50 13
jaap.kerkman-azn@oudzandvoort.nl

Arie Koper
023-571 84 41
arie.koper@oudzandvoort.nl

Nel Sandbergen-Kerkman
023-571 21 96
nel.sandbergen-kerkman@oudzandvoort.nl

Tekstbewerking & correcties:
Marianne Bluijs

Sluitingsdatum kopij eerstkomende nummer 'De Klink' 15 september 2007.

Losse Verkoop "De Klink"
Bruna Balkenende, Grote Krocht

Aangezien dit een themanummer is zijn de rubrieken "Hoort, burgers, hoort!" en "nieuwe leden" verschoven naar de najaarsuitgave.